

**DIRETTIVA (UE) 2023/959 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 10 maggio 2023****recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra****(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 europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi <sup>(4)</sup>, adottato il 12 dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (*United Nations Framework Convention on Climate Change* — UNFCCC) («accordo di Parigi»), è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Le parti dell'accordo di Parigi 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. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC, che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che con un aumento della temperatura di 1,5 °C — invece che di 2 °C — gli effetti dei cambiamenti climatici saranno molto inferiori e decide di proseguire l'azione volta a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.
- (2) L'urgenza di mantenere vivo l'obiettivo di 1,5° C dell'accordo di Parigi è diventata più significativa alla luce dei risultati della sesta relazione di valutazione del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, secondo cui il riscaldamento globale può essere limitato a 1,5° C solo se saranno immediatamente realizzate riduzioni forti e durature delle emissioni globali di gas a effetto serra entro questo decennio.
- (3) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo («Green Deal europeo»).
- (4) Il Green Deal europeo combina una serie completa di misure e iniziative che si rafforzano reciprocamente, volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050, e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva in cui la crescita economica è dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Tale transizione incide in modo diverso sui lavoratori dei vari settori; al tempo stesso ha aspetti inerenti all'uguaglianza di genere nonché un impatto particolare su alcuni gruppi

<sup>(1)</sup> GU C 152 del 6.4.2022, pag. 175.

<sup>(2)</sup> GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 18 aprile 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 25 aprile 2023.

<sup>(4)</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

svantaggiati e vulnerabili, come gli anziani, le persone con disabilità, le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche nonché le persone e le famiglie a reddito basso e medio-basso. Comporta inoltre maggiori sfide per determinate regioni, in particolare quelle strutturalmente svantaggiate e periferiche, nonché per le isole. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva, e non lasci indietro nessuno.

- (5) Il 17 dicembre 2020 l'Unione ha presentato all'UNFCCC il suo contributo determinato a livello nazionale (*nationally determined contribution* — NDC), a seguito dell'approvazione da parte del Consiglio. La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>, quale modificata, in particolare, dalla direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>, è uno degli strumenti citati, soggetti a revisione alla luce dell'obiettivo rafforzato per il 2030, nella descrizione generale dell'obiettivo nell'allegato del documento presentato. Nelle conclusioni del 24 ottobre 2022 il Consiglio ha dichiarato di essere pronto, quanto prima dopo le conclusioni dei negoziati sugli elementi essenziali del pacchetto «Pronti per il 55 %», ad aggiornare, se del caso, l'NDC dell'Unione e dei suoi Stati membri, in linea con il paragrafo 29 del patto di Glasgow per il clima, al fine di riflettere il modo in cui il risultato finale degli elementi essenziali del pacchetto «Pronti per il 55 %» attua l'obiettivo principale dell'Unione concordato dal Consiglio europeo nel dicembre 2020. Poiché il sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS), istituito dalla direttiva 2003/87/CE, è una pietra angolare della politica dell'Unione in materia di clima e ne costituisce lo strumento fondamentale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, le modifiche della direttiva 2003/87/CE, anche per quanto riguarda il suo ambito di applicazione, adottate mediante la presente direttiva sono parte degli elementi essenziali del pacchetto «Pronti per il 55 %».
- (6) La necessità e il valore della realizzazione di un Green Deal europeo sono stati ulteriormente enfatizzati dai gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro e sul benessere dei cittadini dell'Unione. Tali effetti hanno dimostrato che la nostra società e la nostra economia devono rafforzare la resilienza in relazione agli shock esterni e agire tempestivamente per prevenire o attenuare gli effetti degli shock esterni in modo equo e senza lasciare indietro nessuno, compresi coloro che sono a rischio di povertà energetica. I cittadini europei continuano a esprimersi con forza sostenendo che ciò vale in particolare per i cambiamenti climatici.
- (7) Nell'NDC aggiornato, presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (8) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup>, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un traguardo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e prevede che la Commissione si adoperi per allineare tutte le future proposte di misure o proposte legislative, comprese le proposte di bilancio, agli obiettivi di tale regolamento e, in ogni caso di mancato allineamento, ne fornisca i motivi nell'ambito della valutazione d'impatto che accompagna le proposte.
- (9) Tutti i settori dell'economia devono contribuire al conseguimento delle riduzioni di emissioni stabilite dal regolamento (UE) 2021/1119. Pertanto, l'ambizione dell'EU ETS dovrebbe essere adeguata per essere in linea con l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per il 2030 in tutti i settori dell'economia, con l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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).

- (10) L'EU ETS dovrebbe incentivare la produzione degli impianti che riducono in parte o eliminano del tutto 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 che gli impianti che svolgono un'attività elencata in tale allegato e che soddisfano la soglia di capacità relativa alla stessa attività, ma senza emettere gas a effetto serra, siano inclusi nell'ambito di applicazione dell'EU ETS e, di conseguenza, garantire che vi sia parità di trattamento degli impianti nei settori interessati. Inoltre, l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di un prodotto dovrebbe tenere conto, come principi guida, del potenziale di utilizzo circolare dei materiali e del fatto che il parametro dovrebbe essere indipendente dalla materia prima o dal tipo di processo produttivo, qualora i processi di produzione abbiano lo stesso scopo. È pertanto necessario modificare la definizione dei prodotti e dei processi e delle emissioni disciplinati da alcuni parametri di riferimento al fine di garantire parità di condizioni per gli impianti che utilizzano nuove tecnologie che riducono in parte o eliminano del tutto le emissioni di gas a effetto serra e gli impianti che utilizzano tecnologie esistenti. Nonostante tali principi guida, i parametri riveduti per il periodo 2026-2030 dovrebbero continuare a distinguere tra produzione primaria e secondaria di acciaio e alluminio. È inoltre necessario scindere l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per le raffinerie e per l'idrogeno in modo da tenere conto della rilevanza della produzione di idrogeno, incluso l'idrogeno verde, al di fuori del settore delle raffinerie.
- (11) A seguito della modifica delle definizioni dei prodotti, dei processi e delle emissioni disciplinati da alcuni parametri di riferimento, è necessario garantire che i produttori non ricevano una doppia compensazione per le stesse emissioni con l'assegnazione gratuita e la compensazione dei costi indiretti, e quindi adeguare di conseguenza le misure finanziarie per compensare i costi indiretti trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica.
- (12) La direttiva 96/61/CE del Consiglio <sup>(8)</sup> è stata abrogata dalla direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(9)</sup>. 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 anche mediante politiche diverse dalle limitazioni delle emissioni adottate a norma della direttiva 2010/75/UE.
- (13) Nella comunicazione del 12 maggio 2021 dal titolo «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», la Commissione invita a guidare l'Unione verso l'azzeramento dell'inquinamento entro il 2050, riducendo l'inquinamento dell'aria, delle acque dolci, dei mari e del suolo 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.
- (14) 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 misure 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.
- (15) La definizione degli impianti di produzione di energia elettrica è stata utilizzata per determinare il quantitativo massimo 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 condizioni di parità per 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 Commissione <sup>(10)</sup> specifica i dettagli relativi alle condizioni di ammissibilità alle assegnazioni gratuite di tutti i processi industriali. Pertanto, le disposizioni in 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.

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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).

<sup>(10)</sup> 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).

- (16) 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 Consiglio <sup>(1)</sup> o siano legate chimicamente in modo permanente a un prodotto e pertanto non entrino nell'atmosfera in condizioni d'uso normali e non entrino nell'atmosfera in attività normali che si svolgono dopo la fine del ciclo di vita del prodotto. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati che specifichino le condizioni secondo le quali 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 e da non entrare nell'atmosfera nelle normali attività dopo la fine del ciclo di vita del prodotto, anche per quanto riguarda l'ottenimento di un certificato di rimozione del carbonio, se del caso, alla luce degli sviluppi normativi a tale riguardo. L'attività normale dopo la fine del ciclo di vita del prodotto dovrebbe essere intesa in senso lato, comprendendo tutte le attività che si svolgono dopo la fine del ciclo di vita del prodotto, compresi il riutilizzo, la rifabbricazione, il riciclaggio e lo smaltimento, come l'incenerimento e il collocamento in discarica.
- (17) 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 dell'Unione generate dalla navigazione, 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 aumenteranno 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 aumentasse come previsto, ciò comprometterebbe seriamente le riduzioni realizzate da altri settori per lottare contro i cambiamenti climatici e quindi per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra a livello economico per il 2030, l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119, nonché dagli obiettivi dell'accordo di Parigi.
- (18) 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 Consiglio <sup>(2)</sup>, un sistema per monitorare, comunicare e verificare le emissioni generate dal trasporto marittimo, cui farà seguito la definizione di obiettivi di riduzione per il trasporto marittimo e l'applicazione di una misura basata sul mercato. In linea con l'impegno dei legislatori espresso nella direttiva (UE) 2018/410, l'azione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) o 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.
- (19) 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 trasporto 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, compresa la rapida attuazione della strategia iniziale dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi, adottata nel 2018, che fa riferimento anche a possibili misure basate sul mercato per incentivare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale. Tuttavia, sebbene di recente vi siano stati sviluppi in seno all'IMO, essi finora non sono stati sufficienti per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Dato il carattere internazionale del trasporto marittimo, è importante che gli Stati membri e l'Unione, nell'ambito delle rispettive competenze, lavorino con i paesi terzi per intensificare ulteriormente gli sforzi diplomatici per rafforzare le misure globali e compiere progressi nello sviluppo di una misura mondiale basata sul mercato a livello dell'IMO.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

- (20) Le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) generate dal trasporto marittimo rappresentano tra il 3 e il 4 % circa delle emissioni dell'Unione. 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 trasporto marittimo nell'EU ETS al fine di garantire che tale settore dia il giusto contributo agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi, che all'articolo 4, paragrafo 4, afferma che i paesi sviluppati dovrebbero continuare a svolgere un ruolo guida, prefiggendosi obiettivi di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia, mentre i paesi in via di sviluppo sono incoraggiati ad assumere, con il passare del tempo, obiettivi di riduzione o limitazione delle emissioni in tutti i settori dell'economia. Le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale al di fuori dell'Europa avrebbero dovuto essere limitate da un meccanismo mondiale basato sul mercato a partire da gennaio 2021, non esiste ancora nessuna iniziativa che limiti o stabilisca un prezzo per le emissioni del trasporto marittimo. È pertanto opportuno che l'EU ETS copra una parte delle emissioni generate 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 trasporto marittimo dovrebbe includere la metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte in arrivo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, e la metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, tutte le emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e tutte le emissioni delle navi 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 generate 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'Unione e limitando nel contempo il rischio di scali elusivi e il rischio di delocalizzazione delle attività di trasbordo al di fuori dell'Unione. Per garantire un'agevole inclusione 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 gli anni 2024 e 2025.

Per tutelare l'integrità ambientale del sistema, ove sia 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 quantitativo di quote corrispondente alla differenza. A partire dal 2026 le società di navigazione dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate. Sebbene l'impatto climatico del trasporto marittimo sia dovuto principalmente alle sue emissioni di anidride carbonica, le emissioni diverse dalla CO<sub>2</sub> rappresentano una quota significativa delle emissioni delle navi. Secondo il quarto studio dell'IMO sui gas a effetto serra del 2020, le emissioni di metano sono aumentate in modo significativo nel periodo dal 2012 al 2018. È probabile che le emissioni di metano e protossido di azoto aumenteranno nel tempo, in particolare con lo sviluppo di navi alimentate a gas naturale liquefatto o altre fonti energetiche. L'inclusione delle emissioni di metano e protossido di azoto sarebbe vantaggiosa per l'integrità ambientale e per incentivare le buone prassi. Tali emissioni dovrebbero essere incluse in primo luogo nel regolamento (UE) 2015/757 a partire dal 2024 e nell'EU ETS a partire dal 2026.

- (21) L'ampliamento dell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE al trasporto marittimo comporterà cambiamenti nei costi di tale tipo di trasporto. Tutta l'Unione risentirà di tale estensione dell'ambito di applicazione in quanto le merci trasportate via mare da e verso porti situati all'interno dell'Unione hanno origine o destinazione nei diversi Stati membri, compresi gli Stati membri senza sbocco sul mare. L'assegnazione delle quote che gli Stati membri devono mettere all'asta non dovrebbe pertanto, in linea di principio, cambiare a seguito dell'inclusione delle attività di trasporto marittimo e dovrebbe includere tutti gli Stati membri. Tuttavia, gli Stati membri ne risentiranno in misura diversa. In particolare, gli Stati membri che dipendono fortemente dal trasporto marittimo saranno maggiormente esposti agli effetti dell'ampliamento. Gli Stati membri con un settore marittimo grande rispetto alle loro dimensioni relative risentiranno maggiormente dell'ampliamento dell'EU ETS al trasporto marittimo. È pertanto opportuno fornire un'assistenza supplementare, limitata nel tempo, a tali Stati membri sotto forma di quote aggiuntive per sostenere la decarbonizzazione delle attività marittime e far fronte ai costi amministrativi sostenuti. L'assistenza dovrebbe essere introdotta in modo graduale parallelamente all'introduzione degli obblighi di restituzione e quindi al maggiore effetto su tali Stati membri. Nel contesto della revisione della direttiva 2003/87/CE, la Commissione dovrebbe considerare la pertinenza di tale assistenza supplementare alla luce, in particolare, dello sviluppo del numero di società di navigazione sotto la responsabilità di diversi Stati membri.

- (22) L'EU ETS dovrebbe contribuire in modo significativo a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle attività marittime e ad aumentare l'efficienza in relazione a tali attività. L'uso dei proventi dell'EU ETS a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe comprendere, tra l'altro, la promozione di trasporti ecologici e di trasporti pubblici in tutti i settori.
- (23) Rinnovare le flotte di navi di classe ghiaccio e sviluppare tecnologie innovative che riducano le emissioni di tali navi richiederà tempo e sostegno finanziario. Attualmente, la progettazione di navi di classe ghiaccio, che consente loro di navigare in condizioni di ghiaccio, fa sì che tali navi consumino più combustibile e producano più emissioni rispetto alle navi di dimensioni simili progettate per navigare solo in mare aperto. Pertanto, nell'ambito della presente direttiva dovrebbe essere attuato un metodo, indipendente dalla bandiera battuta, che consenta una riduzione, fino al 31 dicembre 2030, delle quote che devono essere restituite dalle società di navigazione sulla base della classe ghiaccio delle loro navi.
- (24) Le isole prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma dipendono in maggiore misura dal trasporto marittimo rispetto alle altre regioni e dipendono dai collegamenti marittimi per la connettività. Al fine di aiutare le isole con una popolazione ridotta a rimanere collegate in seguito all'inclusione delle attività di trasporto marittimo nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, è opportuno prevedere la possibilità per uno Stato membro di richiedere una deroga temporanea all'obbligo di restituzione ai sensi di tale direttiva per alcune attività di trasporto marittimo con isole di meno di 200 000 residenti permanenti.
- (25) Gli Stati membri dovrebbero poter chiedere che un contratto di servizio pubblico transnazionale o un obbligo di servizio pubblico transnazionale tra due Stati membri sia temporaneamente esentato da taluni obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE. Tale possibilità dovrebbe essere limitata ai collegamenti tra uno Stato membro senza frontiera terrestre con un altro Stato membro e lo Stato membro geograficamente più vicino, come il collegamento marittimo tra Cipro e la Grecia, che non esiste da oltre vent'anni. Tale deroga temporanea contribuirebbe a far fronte alla pressante necessità di fornire un servizio di interesse generale e di garantire la connettività nonché la coesione economica, sociale e territoriale.
- (26) Tenendo conto delle caratteristiche specifiche e dei vincoli permanenti delle regioni ultraperiferiche dell'Unione riconosciuti dall'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e data la loro grande dipendenza dal trasporto marittimo, è opportuno prestare particolare attenzione al mantenimento dell'accessibilità di tali regioni e di una connettività efficiente mediante il trasporto marittimo. È pertanto opportuno prevedere una deroga temporanea a determinati obblighi ai sensi della direttiva 2003/87/CE per le emissioni generate da attività di trasporto marittimo tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, compresi i porti situati nella stessa regione ultraperiferica e in un'altra regione ultraperiferica dello stesso Stato membro.
- (27) Le disposizioni della direttiva 2003/87/CE concernenti le attività di trasporto marittimo dovrebbero essere oggetto di riesame 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 NDC. Tali disposizioni dovrebbero inoltre essere rivedute in caso di adozione da parte dell'IMO di una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. A tal fine, la Commissione dovrebbe presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro 18 mesi dall'adozione di tale misura e prima che essa diventi operativa. In tale relazione la Commissione dovrebbe esaminare tale misura mondiale basata sul mercato per quanto riguarda la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi, la sua integrità ambientale complessiva, anche rispetto alle disposizioni della direttiva 2003/87/CE relative al trasporto marittimo, e qualsiasi questione relativa alla coerenza dell'EU ETS e di tale misura. In particolare, la Commissione dovrebbe tenere conto, nella sua relazione, del livello di partecipazione a tale misura mondiale basata sul mercato, della sua applicabilità, trasparenza, sanzioni in caso di non conformità, dei processi di partecipazione pubblica, del monitoraggio, della comunicazione e della verifica delle emissioni, dei registri e della responsabilità. Se del caso, la relazione dovrebbe essere corredata di una proposta legislativa intesa a modificare la direttiva 2003/87/CE in modo coerente con il traguardo dell'Unione in materia di clima per il 2030 e con l'obiettivo della neutralità climatica di cui al regolamento (UE) 2021/1119, e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia degli interventi climatici dell'Unione, al fine di garantire la coerenza tra l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato e dell'EU-ETS, evitando nel contempo doppi oneri significativi, e ricordando in tal modo la competenza dell'Unione a regolamentare la propria quota di emissioni prodotte dalle tratte internazionali, in linea con gli obblighi dell'accordo di Parigi.

- (28) Con l'aumento dei costi del trasporto marittimo risultante dall'estensione della direttiva 2003/87/CE alle attività di trasporto marittimo, in assenza di una misura mondiale basata sul mercato, sussiste un rischio di elusione. Gli scali «elusivi» in porti al di fuori dell'Unione e il trasferimento delle attività di trasbordo verso porti al di fuori dell'Unione non solo ridurrebbero i benefici ambientali dell'internalizzazione del costo delle emissioni generate da attività di trasporto marittimo, ma possono anche comportare emissioni aggiuntive a causa della distanza supplementare percorsa per eludere le prescrizioni della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno escludere dalla definizione di «porto di scalo» alcune soste in porti non dell'Unione. Tale esclusione dovrebbe essere rivolta ai porti situati nelle vicinanze dell'Unione, dove il rischio di elusione è maggiore. Un limite di 300 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro costituisce una risposta proporzionata a tale comportamento elusivo, che bilancia l'onere supplementare e il rischio di elusione. Inoltre, l'esclusione dalla definizione di porto di scalo dovrebbe applicarsi solo alle soste delle navi portacontainer in alcuni porti non dell'Unione, laddove il trasbordo di container rappresenta la maggior parte del traffico di container. Per tali spedizioni il rischio di elusione, in assenza di misure di mitigazione, consiste anche in uno spostamento della piattaforma portuale verso porti al di fuori dell'Unione, aggravando gli effetti dell'elusione. Per garantire la proporzionalità della misura e fare in modo che questa conduca alla parità di trattamento, è opportuno tenere conto delle misure in vigore nei paesi terzi che hanno un effetto equivalente a quelle della direttiva 2003/87/CE.
- (29) 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 individuando eventuali comportamenti elusivi al fine di prevenirli in una fase iniziale, e dovrebbe proporre successivamente misure per garantire l'efficacia di tale direttiva. Tali misure potrebbero includere maggiori obblighi di restituzione per le tratte in cui il rischio di elusione è più elevato, ad esempio da e verso un porto situato nelle vicinanze dell'Unione, in un paese terzo che non abbia adottato misure analoghe alla direttiva 2003/87/CE.
- (30) Le emissioni prodotte da navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate rappresentano meno del 15 % delle emissioni generate da navi, tenendo conto dell'ambito di applicazione della presente direttiva, ma sono prodotte da un gran numero di navi. Per motivi pratici di ordine amministrativo, l'inclusione nel sistema EU ETS delle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate sin dall'inizio dell'inclusione del trasporto marittimo è prematura, ma in futuro migliorerebbe l'efficacia del sistema EU ETS e ridurrebbe potenzialmente il comportamento elusivo con l'utilizzo di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate. Pertanto, non oltre il 31 dicembre 2026 la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamini la fattibilità e l'impatto economico, ambientale e sociale dell'inclusione nella direttiva 2003/87/CE delle emissioni delle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate, comprese le navi offshore.
- (31) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità all'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 abbia assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave e che, così facendo, abbia accettato di accollarsi 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.
- (32) Le emissioni di una nave dipendono, tra l'altro, dalle misure di efficienza energetica della nave stessa adottate dall'armatore, e dal combustibile, dal carico trasportato e dalla rotta e dalla velocità della nave, che possono essere sotto il controllo di un soggetto diverso dall'armatore. Le responsabilità per l'acquisto di carburante o per l'adozione di decisioni operative che incidono sulle emissioni di gas a effetto serra della nave possono essere assunte da un soggetto diverso dalla società di navigazione nell'ambito di un accordo contrattuale. Al momento della negoziazione del contratto, in particolare questi ultimi aspetti non sarebbero noti e pertanto le emissioni finali della nave disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE sarebbero incerte. Tuttavia, a meno che i costi del carbonio fossero trasferiti al soggetto responsabile dell'esercizio della nave, gli incentivi ad attuare misure operative per l'efficienza nell'uso del combustibile sarebbero limitati. Conformemente al principio «chi inquina paga» e al fine di incoraggiare l'adozione di misure di efficienza e di combustibili più puliti, la società di navigazione dovrebbe pertanto avere il diritto di chiedere, ai sensi del diritto nazionale, il rimborso dei costi derivanti dalla restituzione delle quote da parte del soggetto direttamente responsabile delle decisioni che incidono sulle emissioni di gas a effetto serra della nave.

Sebbene tale meccanismo di rimborso possa essere soggetto a un accordo contrattuale, gli Stati membri, per ridurre i costi amministrativi, non dovrebbero essere tenuti a garantire o controllare l'esistenza di tali contratti, ma dovrebbero invece prevedere, nell'ordinamento nazionale, un diritto spettante per legge al rimborso per la società di navigazione e il corrispondente accesso alla giustizia per farlo valere. Per le stesse ragioni, tale diritto, come pure qualsiasi eventuale conflitto relativo al rimborso tra la società di navigazione e il soggetto responsabile dell'esercizio della nave, non dovrebbe incidere sugli obblighi della società di navigazione verso l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione o sulle misure di esecuzione che potrebbero essere necessarie nei confronti di tale società per garantire che rispetti pienamente la direttiva 2003/87/CE. Allo stesso tempo, poiché lo scopo perseguito dalla disposizione relativa al diritto al rimborso è strettamente connesso con l'Unione, in particolare per quanto riguarda il rispetto degli obblighi derivanti dalla presente direttiva da parte di una società di navigazione nei confronti di un determinato Stato membro, è importante che tale diritto sia rispettato in tutta l'Unione, in tutte le relazioni contrattuali che consentono a un soggetto diverso dall'armatore di determinare il carico trasportato o la rotta e la velocità della nave, in modo da salvaguardare una concorrenza non falsata nel mercato interno, che può includere disposizioni che impediscono alle parti di detti accordi contrattuali di eludere il diritto al rimborso inserendo una clausola relativa alla scelta della legge applicabile.

- (33) 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 di trasporto marittimo che rientra nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, in cui si indichi specificatamente l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione. L'elenco dovrebbe essere aggiornato periodicamente e 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 nei confronti di una società di navigazione dovrebbe essere lo Stato membro in questione. Per le società di navigazione registrate in un paese terzo, l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione 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 nei quattro anni di monitoraggio precedenti. Per le società di navigazione che sono registrate in un paese terzo e che non hanno effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE nei quattro anni di monitoraggio precedenti, l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione dovrebbe essere lo Stato membro nel quale una nave della società di navigazione ha iniziato o terminato la sua prima tratta rientrante nell'ambito di applicazione di tale direttiva. Ogni due anni la Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare, se del caso, un elenco delle società di navigazione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, specificando l'autorità di riferimento nei confronti di una 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.
- (34) 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 tali prescrizioni e le misure di esecuzione adottate dall'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione non abbiano garantito l'ottemperanza, gli Stati membri dovrebbero agire in maniera solidale. Come misura di ultima istanza, gli Stati membri, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, dovrebbero poter rifiutare l'ingresso alle navi sotto la responsabilità della società di navigazione in questione e lo Stato membro di cui la nave batte bandiera dovrebbe poter decidere il diniego delle spedizioni.
- (35) Le società di navigazione dovrebbero monitorare e comunicare i propri dati sulle emissioni generate 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 la verifica a livello di società, il verificatore non dovrebbe verificare le relazioni sulle emissioni a livello di nave o le relazioni a livello di nave da presentare in caso di cambiamento di società, in quanto tali comunicazioni a livello di nave saranno già state verificate.
- (36) Sulla base dell'esperienza acquisita con compiti analoghi connessi alla protezione dell'ambiente, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (*European Maritime Safety Agency — EMSA*) o un'altra organizzazione competente dovrebbero, se del caso e conformemente al proprio mandato, assistere la Commissione e le autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione 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 dovrebbe assistere le autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo che



rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, facilitando lo scambio di informazioni o elaborando orientamenti e criteri. La Commissione, assistita dall'EMSA, dovrebbe adoperarsi per sviluppare adeguati strumenti di monitoraggio, oltre che orientamenti per agevolare e coordinare le attività di verifica e di esecuzione connesse all'applicazione della direttiva 2003/87/CE al trasporto marittimo. Per quanto possibile, tali strumenti dovrebbero essere messi a disposizione degli Stati membri e dei verificatori al fine di garantire una più efficace applicazione delle misure nazionali di recepimento della direttiva 2003/87/CE.

- (37) Parallelamente all'adozione della presente direttiva, il regolamento (UE) 2015/757 è in fase di modifica al fine di stabilire le norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica necessarie per estendere l'EU ETS alle attività di trasporto marittimo e prevedere il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori di tipi di navi.
- (38) Il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(13)</sup> 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 debbano prevedere un obbligo di restituzione di quote, a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), di tale direttiva, dovrebbe essere allineata di conseguenza.
- (39) Per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione per il 2030 occorrerà una riduzione delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS del 62 % rispetto al 2005. È necessario ridurre il quantitativo di quote dell'EU ETS a livello dell'Unione per creare l'indispensabile segnale di prezzo del carbonio a lungo termine e incentivare il conseguimento di tale livello di decarbonizzazione. Il quantitativo totale di quote dovrebbe essere ridotto nel 2024 e nel 2026 per essere maggiormente in linea con le emissioni effettive. Inoltre, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere aumentato nel 2024 e nel 2028, tenendo conto anche dell'inclusione delle emissioni generate dal trasporto marittimo. La traiettoria più marcata di riduzione del massimale risultante da tali modifiche porterà a livelli di riduzione delle emissioni cumulative significativamente superiori fino al 2030 rispetto a quanto sarebbe avvenuto a norma della direttiva (UE) 2018/410. Le cifre relative all'inclusione del trasporto marittimo dovrebbero essere calcolate sulla base delle emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo di cui all'articolo 3 *octies bis* della direttiva 2003/87/CE e comunicate nell'Unione e negli Stati dello Spazio economico europeo e dell'Associazione europea di libero scambio a norma del regolamento (UE) 2015/757 per il 2018 e il 2019 e dovrebbero essere adeguate, a partire dal 2021 fino al 2024, applicando il fattore di riduzione lineare per l'anno 2024. Il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere applicato nel 2024 all'aumento del quantitativo di quote a livello dell'Unione in quell'anno.
- (40) Per conseguire gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima occorreranno ingenti risorse pubbliche e private nell'Unione e negli Stati membri da destinare alla transizione climatica. Per integrare e rafforzare le spese significative connesse al clima iscritte nel bilancio dell'Unione, tutti i proventi delle aste che non siano attribuiti al bilancio dell'Unione sotto forma di risorse proprie, o il valore finanziario equivalente di tali proventi, dovrebbero essere utilizzati per scopi legati al clima, ad eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio. L'elenco degli scopi legati al clima di cui all'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere ampliato per includere ulteriori scopi con un impatto ambientale positivo. I proventi dovrebbero, ad esempio, essere utilizzati per far fronte all'impatto sociale per le famiglie a basso e medio reddito riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo e ridurre in modo mirato dazi e oneri per l'energia elettrica rinnovabile. Gli Stati membri dovrebbero riferire annualmente in merito all'uso dei proventi delle aste in conformità dell'articolo 19 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup>, specificando, se del caso e nel modo opportuno, quali proventi sono utilizzati e quali azioni sono intraprese per attuare i loro piani nazionali integrati per l'energia e il clima e i loro piani territoriali per una transizione giusta.

<sup>(13)</sup> 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).

<sup>(14)</sup> 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 le direttive (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).

- (41) I proventi delle aste degli Stati membri aumenteranno a seguito dell'inclusione del trasporto marittimo nell'EU ETS. Gli Stati membri sono pertanto incoraggiati ad aumentare l'uso dei proventi dell'EU ETS a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE per contribuire alla protezione, al ripristino e a una migliore gestione degli ecosistemi marini, in particolare delle zone marine protette.
- (42) Sono necessarie risorse finanziarie considerevoli per realizzare gli obiettivi dell'accordo di Parigi nei paesi in via di sviluppo e il patto di Glasgow per il clima esorta i paesi sviluppati che ne sono parti ad aumentare con urgenza e in misura significativa l'erogazione di finanziamenti per il clima. Nelle conclusioni sui preparativi della 27<sup>a</sup> Conferenza delle parti dell'UNFCCC (COP 27), il Consiglio ricorda che l'Unione e i suoi Stati membri sono il principale contributore ai finanziamenti pubblici internazionali per il clima e che dal 2013 hanno più che raddoppiato il loro contributo ai finanziamenti per il clima a sostegno dei paesi in via di sviluppo. In tali conclusioni, il Consiglio rinnova inoltre il forte impegno assunto dall'Unione e dai suoi Stati membri a continuare ad aumentare i finanziamenti internazionali per il clima in vista del conseguimento dell'obiettivo dei paesi sviluppati di mobilitare, quanto prima e fino al 2025, almeno 100 miliardi di USD all'anno provenienti da un'ampia gamma di fonti, e prevede che l'obiettivo sarà raggiunto nel 2023.
- (43) Per affrontare gli effetti distributivi e sociali della transizione negli Stati membri a basso reddito, è opportuno utilizzare un quantitativo supplementare pari al 2,5 % del quantitativo di quote a livello dell'Unione dal 2024 al 2030 per finanziare la transizione energetica degli Stati membri il cui prodotto interno lordo (PIL) pro capite è inferiore al 75 % della media dell'Unione negli anni tra il 2016 e il 2018, attraverso il Fondo per la modernizzazione di cui all'articolo 10 *quinquies* della direttiva 2003/87/CE.
- (44) Gli Stati membri beneficiari dovrebbero poter utilizzare le risorse assegnate al Fondo per la modernizzazione per finanziare investimenti che interessino le regioni frontaliere limitrofe dell'Unione quando ciò sia pertinente per la transizione energetica degli Stati membri beneficiari.
- (45) 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, 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, in particolare per i grandi consumatori di energia. La Commissione dovrebbe garantire che l'applicazione di tale condizionalità non comprometta la parità di condizioni, l'integrità ambientale o la parità di trattamento degli impianti in tutta l'Unione. La Commissione pertanto, fatte salve le norme applicabili nel quadro della direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(15)</sup>, dovrebbe adottare atti delegati che integrino la presente direttiva per affrontare le questioni individuate in particolare per quanto riguarda i principi summenzionati e prevedere norme semplici sotto il profilo amministrativo per l'applicazione della condizionalità. Tali norme dovrebbero far parte delle norme generali per l'assegnazione gratuita, utilizzando la procedura stabilita per le misure nazionali di attuazione, e stabilire calendari, criteri per il riconoscimento delle misure di efficienza energetica attuate, come anche misure alternative per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Inoltre, gli incentivi a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovrebbero essere ulteriormente rafforzati per gli impianti ad alta intensità di tali emissioni. A tal fine, a partire dal 2026 anche l'assegnazione gratuita di quote di emissioni al 20 % degli impianti fissi con la più alta intensità di emissioni nell'ambito di un determinato parametro di riferimento di prodotto dovrebbe essere subordinata all'elaborazione e alla messa in atto di piani per la neutralità climatica.
- (46) Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (*Carbon Border Adjustment Mechanism* — CBAM), istituito a norma del regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(16)</sup>, sostituirà i meccanismi istituiti a norma della direttiva 2003/87/CE per prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I settori e sottosettori 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 un fattore per i settori CBAM. Il fattore CBAM dovrebbe essere del 100 % per il periodo tra l'entrata in vigore di tale regolamento e la fine del 2025 e, fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 36, paragrafo 2, lettera b), di tale regolamento, dovrebbe essere del 97,5% nel 2026, del 95 % nel 2027, del 90 % nel 2028, del 77,5 % nel 2029, del 51,5 % nel 2030, del 39 % nel 2031, del 26,5 % nel 2032 e del 14 % nel 2033. Dal 2034 non dovrebbe applicarsi alcun fattore CBAM.

<sup>(15)</sup> 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).

<sup>(16)</sup> Regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (cfr. pag. 52 della presente Gazzetta ufficiale).

I pertinenti atti delegati sull'assegnazione gratuita dovrebbero essere adeguati di conseguenza per i settori e sottosettori 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) deve essere aggiunta al Fondo per l'innovazione, in modo da sostenere l'innovazione nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, nella cattura e nell'utilizzo del carbonio (*carbon capture and utilisation* — «CCU»), nella cattura, nel trasporto e nello stoccaggio geologico del carbonio (*carbon capture, transport and geological storage* — «CCS»), nell'energia rinnovabile e nello stoccaggio di energia, secondo modalità che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici. In questo contesto, particolare attenzione dovrebbe essere prestata ai progetti nei settori CBAM. Per rispettare la proporzione di quote assegnate a titolo gratuito disponibili per i settori non CBAM, il quantitativo finale da detrarre dall'assegnazione gratuita e da rendere disponibile nel quadro del Fondo per l'innovazione 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.

- (47) Al fine di attenuare i potenziali rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per le merci soggette al CBAM e prodotte nell'Unione per l'esportazione verso paesi terzi che non applicano l'EU ETS o un meccanismo analogo di fissazione del prezzo del carbonio, dovrebbe essere effettuata una valutazione prima della fine del periodo transitorio a norma del regolamento (UE) 2023/956. Ove tale valutazione concluda che esiste un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, la Commissione dovrebbe presentare, se del caso, una proposta legislativa per affrontare tale rischio di rilocalizzazione in un modo che sia conforme alle norme dell'Organizzazione mondiale del commercio. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a utilizzare i proventi delle aste per far fronte ai rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori CBAM e conformemente alle norme in materia di aiuti di Stato. Qualora le quote provenienti da una riduzione dell'assegnazione gratuita in applicazione delle norme di condizionalità non siano pienamente utilizzate per esentare gli impianti con la minore intensità di emissioni di gas a effetto serra dalla correzione transettoriale, il 50 % di tali quote residue dovrebbe essere aggiunto al Fondo per l'innovazione. L'altro 50 % dovrebbe essere messo all'asta per conto degli Stati membri e questi dovrebbero utilizzare le entrate che ne derivano per far fronte a qualsiasi rischio residuo di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori CBAM.
- (48) Al fine di rispecchiare meglio il progresso tecnologico garantendo nel contempo incentivi alla riduzione delle emissioni e ricompensando adeguatamente l'innovazione, l'adeguamento minimo dei valori dei parametri di riferimento dovrebbe essere aumentato dallo 0,2 % allo 0,3 % all'anno e l'adeguamento massimo dovrebbe essere aumentato dall'1,6 % al 2,5 % all'anno. Per il periodo dal 2026 al 2030 i valori dei parametri di riferimento dovrebbero essere così adeguati all'interno di un intervallo tra il 6 % e il 50 % rispetto al valore applicabile nel periodo dal 2013 al 2020. Al fine di garantire prevedibilità agli impianti, la Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione che determinino i valori dei parametri di riferimento rivisti per l'assegnazione gratuita il prima possibile prima dell'inizio del periodo dal 2026 al 2030.
- (49) Al fine di incentivare nuove tecnologie innovative nell'industria siderurgica e di evitare una riduzione significativamente sproporzionata del valore del parametro di riferimento, e alla luce della particolare situazione dell'industria siderurgica, vale a dire l'elevata intensità delle emissioni e la struttura del mercato internazionale e dell'Unione, è necessario escludere dal calcolo del valore del parametro di riferimento per la ghisa allo stato fuso, per il periodo dal 2026 al 2030, gli impianti che erano operativi durante il periodo di riferimento dal 2021 al 2022 e che sarebbero altrimenti inclusi in tale calcolo a causa del riesame della definizione del parametro di riferimento di prodotto per la ghisa allo stato fuso.
- (50) Per ricompensare i risultati migliori e l'innovazione, gli impianti i cui livelli di emissioni di gas a effetto serra sono inferiori alla media del 10 % degli impianti più efficienti nell'ambito di un determinato parametro di riferimento dovrebbero essere esclusi dall'applicazione del fattore di correzione transettoriale. Le quote che non sono assegnate a causa di una riduzione dell'assegnazione gratuita in applicazione delle norme di condizionalità dovrebbero essere utilizzate per coprire il deficit nella riduzione dell'assegnazione gratuita derivante dall'esclusione dei risultati migliori dall'applicazione del fattore di correzione transettoriale.
- (51) Al fine di accelerare la decarbonizzazione dell'economia rafforzando nel contempo la competitività industriale dell'Unione, dovrebbero essere messi a disposizione del Fondo per l'innovazione altri 20 milioni di quote provenienti dal quantitativo che altrimenti potrebbe essere assegnato a titolo gratuito e altri 5 milioni di quote provenienti dal quantitativo che altrimenti potrebbe essere messo all'asta. In sede di riesame dei tempi e della sequenza della procedura d'asta per il Fondo per l'innovazione stabiliti dal regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione <sup>(17)</sup> alla luce delle modifiche introdotte dalla presente direttiva, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di mettere a disposizione maggiori quantitativi di risorse nei primi anni di attuazione della direttiva 2003/87/CE riveduta per promuovere la decarbonizzazione dei settori pertinenti.

<sup>(17)</sup> Regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione, del 12 novembre 2010, relativo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote di emissioni dei gas a effetto serra a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione (GU L 302 del 18.11.2010, pag. 1).

- (52) Un approccio globale all'innovazione è essenziale per conseguire gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/1119. A livello dell'Unione, 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'EU ETS. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe ricercare sinergie con Orizzonte Europa e, se del caso, con altri programmi di finanziamento dell'Unione.
- (53) Il Fondo per l'innovazione dovrebbe sostenere tecniche, processi e tecnologie innovativi, compresa la loro applicazione su larga scala, in vista di una loro ampia diffusione in tutta l'Unione. Le innovazioni pionieristiche dovrebbero essere considerate prioritarie nella selezione dei progetti sostenuti mediante sovvenzioni.
- (54) 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 e zero emissioni di carbonio connessi al consumo di combustibili nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, ivi comprese forme di trasporto collettivo come i trasporti pubblici e i servizi effettuati con autobus. Inoltre, il Fondo per l'innovazione dovrebbe servire a sostenere gli investimenti volti a decarbonizzare il trasporto marittimo, compresi gli investimenti nell'efficienza energetica delle navi, dei porti e del trasporto marittimo a corto raggio, nell'elettificazione del settore, nei combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, negli investimenti nelle tecnologie di propulsione a zero emissioni, come le tecnologie eoliche, e nelle innovazioni relative alle navi di classe ghiaccio. Un'attenzione particolare dovrebbe essere prestata ai progetti innovativi che contribuiscono alla decarbonizzazione del settore marittimo e alla riduzione di tutti i suoi impatti climatici, comprese le emissioni di particolato carbonioso. A tale riguardo, la Commissione dovrebbe stabilire temi specifici negli inviti a presentare proposte del Fondo per l'innovazione. Tali inviti dovrebbero tenere conto della protezione della biodiversità, del rumore e dell'inquinamento idrico. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, dovrebbero essere ammissibili i progetti con un chiaro valore aggiunto per l'Unione.
- (55) A norma dell'articolo 9 del regolamento delegato (UE) 2019/1122 della Commissione <sup>(18)</sup>, 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 dell'EU-ETS, le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della cessazione delle loro operazioni 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 integrandole nel Fondo per l'innovazione.
- (56) L'assistenza tecnica da parte della Commissione rivolta agli Stati membri che finora non hanno presentato alcun progetto o ne hanno presentati pochi contribuirebbe a conseguire un elevato numero di domande di finanziamento di progetti a titolo del Fondo per l'innovazione in tutti gli Stati membri. Tale assistenza dovrebbe sostenere, tra le altre, le attività volte a migliorare la qualità delle proposte di progetti situati negli Stati membri che non hanno presentato alcun progetto o ne hanno presentati pochi, ad esempio attraverso la condivisione di informazioni, insegnamenti tratti e migliori prassi, nonché a promuovere le attività dei punti di contatto nazionali. Altre misure che perseguono lo stesso obiettivo comprendono le misure per la sensibilizzazione in merito alle possibilità di finanziamento e per l'aumento della capacità di tali Stati membri di individuare e sostenere potenziali richiedenti di progetti. Dovrebbero essere promossi anche partenariati di progetto in tutti gli Stati membri e l'incontro tra i potenziali richiedenti, in particolare per i progetti su larga scala.
- (57) Al fine di migliorare il ruolo degli Stati membri nella governance del Fondo per l'innovazione e aumentare la trasparenza, la Commissione dovrebbe riferire al comitato sui cambiamenti climatici in merito all'attuazione del Fondo per l'innovazione, fornendo un'analisi dell'impatto previsto dei progetti selezionati per settore e per Stato membro. La Commissione dovrebbe inoltre presentare la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio e renderla pubblica. Previo accordo dei richiedenti, a seguito della chiusura dell'invito a presentare proposte la Commissione dovrebbe informare gli Stati membri delle domande di finanziamento di progetti nei rispettivi territori e fornire loro informazioni dettagliate su tali domande al fine di agevolare gli Stati membri nel coordinamento del sostegno ai progetti. La Commissione dovrebbe informare, inoltre, gli Stati membri in merito all'elenco dei progetti preselezionati prima della concessione del sostegno. Gli Stati membri dovrebbero garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino l'innovazione e siano tecnologicamente neutre, mentre la Commissione

<sup>(18)</sup> 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).

dovrebbe fornire assistenza tecnica, in particolare agli Stati membri con una scarsa partecipazione effettiva, al fine di migliorare la partecipazione geografica effettiva al Fondo per l'innovazione e aumentare la qualità complessiva dei progetti presentati. La Commissione dovrebbe inoltre garantire un monitoraggio e una comunicazione completi, comprese informazioni sui progressi compiuti verso una copertura geografica effettiva e basata sulla qualità in tutta l'Unione, e un seguito adeguato.

- (58) Al fine di allinearsi alla natura globale del Green Deal europeo, il processo di selezione dei progetti sostenuti mediante sovvenzioni dovrebbe dare priorità ai progetti che affrontano impatti ambientali molteplici. Al fine di sostenere la replica e una più rapida penetrazione sul mercato delle tecnologie o delle soluzioni supportate, i progetti finanziati dal Fondo per l'innovazione dovrebbero condividere le conoscenze con altri progetti in materia nonché con i ricercatori con sede nell'Unione aventi un interesse legittimo.
- (59) I contratti per differenza (*contracts for difference* - CD), i contratti per differenza di carbonio (*carbon contracts for difference* - CCD) e i contratti a premio fisso sono elementi importanti per incentivare la riduzione delle emissioni nell'industria attraverso il potenziamento delle nuove tecnologie, in quanto offrono la possibilità di garantire agli investitori in tecnologie innovative rispettose del clima un prezzo che ricompensa le riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> in misura maggiore rispetto agli attuali livelli di prezzo del carbonio 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 procedure di gara competitive che determinano l'aggiudicazione di CD, CCD o contratti a premio fisso. Le procedure di gara competitive rappresenterebbero un meccanismo importante per sostenere lo sviluppo delle tecnologie di decarbonizzazione e ottimizzare l'uso delle risorse disponibili. Inoltre offrirebbero certezza agli investitori che investono in tali tecnologie. Al fine di ridurre al minimo eventuali potenziali passività per il bilancio dell'Unione, è opportuno garantire un'attenuazione dei rischi nella progettazione di CD e CCD e un'adeguata copertura da parte di un impegno di bilancio con una copertura completa almeno per i primi due cicli di CD e CCD con stanziamenti derivanti dai proventi della vendita all'asta delle quote assegnate a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

Non esistono rischi di questo tipo per i contratti a premio fisso, in quanto l'impegno giuridico sarà coperto da un impegno di bilancio corrispondente. Inoltre, la Commissione dovrebbe effettuare, dopo la conclusione dei primi due cicli di CD e CCD e successivamente ogni volta che sia necessario, una valutazione qualitativa e quantitativa dei rischi finanziari derivanti dalla loro attuazione. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare un atto delegato per stabilire, sulla base dei risultati di tale valutazione, un tasso di copertura adeguato anziché la copertura completa per i successivi cicli di CD o CCD. Tale approccio dovrebbe tenere conto di tutti gli elementi che potrebbero ridurre i rischi finanziari per il bilancio dell'Unione, in aggiunta alle quote disponibili nel Fondo per l'innovazione, come l'eventuale condivisione della responsabilità con gli Stati membri, su base volontaria, o un eventuale meccanismo di riassicurazione da parte del settore privato. È pertanto necessario prevedere deroghe riguardo ad alcune parti del titolo X del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(19)</sup>. Il tasso di copertura per i primi due cicli di CD e CCD dovrebbe essere del 100 %.

Tuttavia, in deroga all'articolo 210, paragrafo 1, all'articolo 211, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 218, paragrafo 1, di tale regolamento, per i successivi cicli di CD e CCD nella presente direttiva dovrebbe essere fissato un tasso di copertura minimo del 50 % e una quota massima pari al 30 % delle entrate provenienti dal Fondo per l'innovazione da utilizzare per tale copertura e la Commissione dovrebbe poter specificare il tasso di copertura necessario sulla base dell'esperienza acquisita con i primi due inviti a presentare proposte e l'importo delle entrate da utilizzare per la copertura. La responsabilità finanziaria totale a carico del bilancio dell'Unione non dovrebbe pertanto superare il 60 % dei proventi delle aste per il Fondo per l'innovazione. Inoltre, poiché la copertura provverrà, in generale, dal Fondo per l'innovazione, è opportuno prevedere deroghe alle norme di cui agli articoli 212, 213 e 214 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 relative al fondo comune di copertura istituito dall'articolo 212 dello stesso. La natura innovativa dei CD e dei CCD potrebbe anche richiedere deroghe all'articolo 209, paragrafo 2, lettere d) e h), di tale regolamento, dato che non si basano sull'effetto leva/sui moltiplicatori né dipendono interamente da una valutazione ex ante, all'articolo 219, paragrafo 3, a causa del collegamento con l'articolo 209, paragrafo 2, lettera d), e all'articolo 219, paragrafo 6, in quanto i partner esecutivi non avranno esposizioni creditizie o in strumenti di capitale coperte da garanzia. Il ricorso a eventuali deroghe al regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 dovrebbe essere limitato a quanto necessario. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di modificare la quota massima di entrate provenienti dal Fondo per l'innovazione da utilizzare per la copertura di non più di 20 punti percentuali al di sopra di quanto previsto dalla presente direttiva.

<sup>(19)</sup> Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1).

- (60) Il Fondo per l'innovazione è soggetto al regime generale di condizionalità per la protezione del bilancio dell'Unione istituito dal regolamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(20)</sup>.
- (61) Se l'attività di un impianto è temporaneamente sospesa, l'assegnazione gratuita è adeguata ai livelli di attività che devono obbligatoriamente essere comunicati 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.
- (62) 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 riassegnamento 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.
- (63) Dal 2013 i produttori di energia elettrica sono obbligati ad acquistare tutte le quote di cui hanno bisogno per generare energia elettrica. Tuttavia, conformemente all'articolo 10 *quater* della direttiva 2003/87/CE, alcuni Stati membri hanno la possibilità di assegnare quote a titolo gratuito per un periodo transitorio ai fini della modernizzazione del settore energetico per il periodo dal 2021 al 2030. Tre Stati membri hanno scelto di avvalersi di questa opzione. Data la necessità di una rapida decarbonizzazione, in particolare nel settore dell'energia, gli Stati membri interessati dovrebbero poter fornire tale assegnazione gratuita transitoria solo per gli investimenti effettuati fino al 31 dicembre 2024. Essi dovrebbero poter aggiungere le quote rimanenti per il periodo dal 2021 al 2030 che non sono utilizzate per tali investimenti, nella proporzione da essi determinata, al quantitativo totale di quote che lo Stato membro interessato riceve per la vendita all'asta o utilizzarle per sostenere gli investimenti nel quadro del Fondo per la modernizzazione. Ad eccezione del termine per la notifica, le quote trasferite al Fondo per la modernizzazione dovrebbero essere soggette alle stesse norme in materia di investimenti applicabili alle quote già trasferite a norma dell'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. Al fine di garantire prevedibilità e trasparenza in merito al quantitativo di quote disponibili o per la vendita all'asta o per l'assegnazione gratuita per un periodo transitorio e in merito agli attivi gestiti dal Fondo per la modernizzazione, gli Stati membri dovrebbero informare la Commissione degli importi delle quote rimanenti da utilizzare rispettivamente per ogni finalità entro il 15 maggio 2024.
- (64) 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 alla produzione di energia basata su combustibili fossili, ad eccezione degli investimenti con entrate scaturite dalle quote trasferite volontariamente al Fondo per la modernizzazione a norma dell'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. Inoltre, il sostegno limitato a favore di tali investimenti dovrebbe continuare a essere possibile a determinate condizioni con le entrate provenienti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, di tale direttiva, in particolare se l'attività è considerata ecosostenibile ai sensi del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(21)</sup> e per quanto riguarda le quote messe all'asta fino al 2027. Per quest'ultima categoria di quote, peraltro, gli usi a valle di combustibili fossili non solidi non dovrebbero essere sostenuti con le entrate derivanti dalle quote messe all'asta dopo il 2028. Inoltre, la percentuale del Fondo per la modernizzazione che deve essere destinata agli investimenti prioritari dovrebbe essere aumentata fino all'80 % per le quote del Fondo per la modernizzazione trasferite a norma dell'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE e di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, di tale direttiva, e fino al 90 % per il quantitativo supplementare pari al 2,5 % dal quantitativo di quote a livello dell'Unione.

Nell'ambito di applicazione degli investimenti prioritari dovrebbero essere inclusi l'efficienza energetica, anche nei settori dell'industria, dei trasporti, dell'edilizia, dell'agricoltura e dei rifiuti, il riscaldamento e raffrescamento da fonti energetiche rinnovabili e il sostegno alle famiglie per affrontare la povertà energetica, anche nelle zone rurali e remote. Al fine di aumentare la trasparenza e valutare meglio l'impatto del Fondo per la modernizzazione, il comitato per gli investimenti dovrebbe riferire annualmente al comitato sui cambiamenti climatici in merito all'esperienza maturata nella valutazione degli investimenti, in particolare in termini di riduzioni delle emissioni e di costi di abbattimento.

<sup>(20)</sup> Regolamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2020, relativo a un regime generale di condizionalità per la protezione del bilancio dell'Unione (GU L 433 I del 22.12.2020, pag. 1).

<sup>(21)</sup> Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

- (65) La direttiva (UE) 2018/410 ha introdotto disposizioni relative alla cancellazione, da parte degli Stati membri, delle quote dal loro volume d'asta in relazione alla chiusura di capacità di generazione di energia elettrica nel loro territorio. In considerazione della maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima e della conseguente accelerazione della decarbonizzazione del settore dell'energia elettrica, tale cancellazione è diventata sempre più pertinente. La Commissione dovrebbe pertanto valutare se l'uso della cancellazione da parte degli Stati membri possa essere agevolato modificando i pertinenti atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.
- (66) Gli adeguamenti relativi all'assegnazione gratuita introdotti nella direttiva (UE) 2018/410 e attuati dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione <sup>(22)</sup> hanno migliorato l'efficienza e gli incentivi offerti dall'assegnazione gratuita, ma hanno aumentato l'onere amministrativo e hanno reso non operativa la data storica di rilascio dell'assegnazione gratuita del 28 febbraio. Al fine di tenere maggiormente conto degli adeguamenti relativi all'assegnazione gratuita, è opportuno apportare adeguamenti al ciclo di conformità. Il termine entro il quale le autorità competenti devono concedere l'assegnazione gratuita dovrebbe pertanto essere posticipato dal 28 febbraio al 30 giugno e il termine per la restituzione delle quote da parte dei gestori dovrebbe essere posticipato dal 30 aprile al 30 settembre.
- (67) Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione <sup>(23)</sup> 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 Consiglio <sup>(24)</sup> 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.
- (68) 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. Ove i combustibili da carbonio riciclato e i combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica siano prodotti a partire da CO<sub>2</sub> catturata 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 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, della direttiva 2003/87/CE all'adozione da parte della Commissione di atti di esecuzione che stabiliscano gli adeguamenti necessari per stabilire in che modo si debba contabilizzare l'eventuale rilascio di CO<sub>2</sub>, secondo modalità che garantiscano che tutte le emissioni siano conteggiate, anche quando tali combustibili sono prodotti dalla CO<sub>2</sub> catturata al di fuori dell'Unione, evitando nel contempo il doppio conteggio e garantendo che siano predisposti incentivi adeguati per la cattura delle emissioni, tenendo conto anche del trattamento di tali combustibili a norma della direttiva (UE) 2018/2001.
- (69) Considerato che molto probabilmente la CO<sub>2</sub> potrà essere trasportata 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. Ove le emissioni generate dal trasporto siano 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.

<sup>(22)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione, del 31 ottobre 2019, recante disposizioni di applicazione della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le ulteriori modalità di adeguamento dell'assegnazione gratuita di quote di emissioni in funzione delle variazioni del livello di attività (GU L 282 del 4.11.2019, pag. 20).

<sup>(23)</sup> 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).

<sup>(24)</sup> 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).

- (70) 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. L'introduzione di una soglia fornirebbe maggiore certezza in merito agli impianti che rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS e consentirebbe di distribuire in modo più uniforme le quote gratuite, in particolare ai settori maggiormente a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La soglia dovrebbe essere fissata a un livello del 95 % per bilanciare i vantaggi e gli svantaggi per gli impianti di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS. Pertanto, gli impianti che hanno mantenuto la capacità fisica di combustione di combustibili fossili non dovrebbero essere incentivati a tornare all'uso di tali combustibili. Una soglia del 95 % garantirebbe che, se un impianto utilizzasse combustibili fossili al fine di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS per beneficiare delle quote assegnate a titolo gratuito, i costi del carbonio connessi all'uso di tali combustibili fossili sarebbero sufficientemente elevati da fungere da disincentivo.

Tale soglia garantirebbe inoltre che gli impianti che utilizzano una notevole quantità di combustibili fossili rimangano soggetti agli obblighi di monitoraggio previsti dall'EU ETS, evitando in tal modo la potenziale elusione degli obblighi esistenti in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica. Allo stesso tempo, gli impianti che effettuano la combustione di una quota inferiore di biomassa con un fattore di emissione pari a zero dovrebbero continuare a essere incoraggiati, attraverso un meccanismo flessibile, a ridurre ulteriormente la combustione di combustibili fossili pur rimanendo nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino a quando il loro utilizzo di biomassa sostenibile sia a tal punto sostanziale che la loro inclusione nell'EU ETS non è più giustificata. Inoltre, l'esperienza ha dimostrato che l'esclusione degli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa, corrispondente di fatto a una soglia del 100 %, fatta eccezione per la combustione di combustibili fossili nelle fasi di avvio e di arresto, richiede una nuova valutazione e una definizione più precisa. La soglia del 95 % consente la combustione di combustibili fossili nelle fasi di avvio e di arresto.

- (71) Al fine di incentivare la diffusione di tecnologie a basse e zero emissioni di carbonio, gli Stati membri dovrebbero offrire ai gestori la possibilità di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino alla fine del periodo quinquennale attuale e futuro di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE, se l'impianto ha modificato il suo processo di produzione per ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra e non raggiunge più la soglia di 20 MW di potenza termica nominale totale.
- (72) Il 28 marzo 2022, l'Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati (*European Securities and Markets Authority* — ESMA) ha pubblicato la sua relazione finale sulle quote di emissioni e sui derivati associati. La relazione è un'analisi completa dell'integrità del mercato europeo del carbonio e ha fornito competenze e raccomandazioni in relazione al mantenimento del corretto funzionamento del mercato del carbonio. Al fine di monitorare costantemente l'integrità e la trasparenza del mercato, è opportuno che la comunicazione da parte dell'ESMA sia effettuata su base regolare. L'ESMA sta già valutando gli sviluppi del mercato e, ove necessario, formula raccomandazioni, nel suo ambito di competenza, nelle sue valutazioni in merito alle tendenze, ai rischi e alle vulnerabilità conformemente all'articolo 32, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1095/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(25)</sup>. L'analisi del mercato europeo del carbonio, che comprende le aste delle quote di emissioni, lo scambio in sede e lo scambio fuori borsa di quote di emissioni e dei relativi derivati, dovrebbe far parte di tale relazione annuale. Tale obbligo semplificherebbe la comunicazione effettuata dall'ESMA e renderebbe possibile il confronto tra mercati, in particolare a causa dei forti legami tra l'EU ETS e i mercati dei derivati su merci.

Tale analisi periodica dell'ESMA dovrebbe in particolare monitorare qualsiasi volatilità e l'evoluzione dei prezzi, il funzionamento delle aste e le operazioni di scambio sui mercati, la liquidità e i volumi scambiati, nonché le categorie e la condotta di negoziazione dei partecipanti al mercato, compresa l'attività speculativa con un impatto significativo sui prezzi. Le sue valutazioni dovrebbero includere, se del caso, raccomandazioni volte a migliorare l'integrità e la trasparenza del mercato nonché gli obblighi di comunicazione, a rafforzare la prevenzione e l'individuazione degli abusi di mercato e a contribuire al mantenimento di mercati ordinati per quanto concerne le quote di emissioni e i relativi derivati. La Commissione dovrebbe tenere debitamente conto delle valutazioni e delle raccomandazioni nel contesto della relazione annuale sul mercato del carbonio e, se necessario, nelle relazioni per garantire un migliore funzionamento del mercato del carbonio.

<sup>(25)</sup> Regolamento (UE) n. 1095/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, che istituisce l'Autorità europea di vigilanza (Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati), modifica la decisione n. 716/2009/CE e abroga la decisione 2009/77/CE della Commissione (GU L 331 del 15.12.2010, pag. 84).



- (73) Al fine di incentivare ulteriormente gli investimenti necessari per la decarbonizzazione del teleriscaldamento e affrontare gli aspetti sociali connessi agli elevati prezzi dell'energia e all'elevata intensità delle emissioni di gas a effetto serra degli impianti di teleriscaldamento, negli Stati membri con una quota molto elevata di emissioni da teleriscaldamento rispetto alle dimensioni dell'economia è opportuno che i gestori siano in grado di richiedere assegnazioni gratuite supplementari per un periodo transitorio a favore degli impianti di teleriscaldamento e che il valore aggiuntivo dell'assegnazione gratuita sia investito per ridurre in modo significativo le emissioni prima del 2030. Per garantire che tali riduzioni abbiano luogo, l'assegnazione supplementare a titolo gratuito per un periodo transitorio dovrebbe essere subordinata agli investimenti effettuati e alle riduzioni delle emissioni conseguite come previsto nei piani in materia di neutralità climatica che i gestori devono elaborare per i loro relativi impianti.
- (74) Aumenti eccessivi dei prezzi imprevisi o improvvisi nel mercato del carbonio possono incidere negativamente sulla prevedibilità del mercato, che è essenziale per la pianificazione degli investimenti nella decarbonizzazione. Pertanto, la misura che si applica in caso di fluttuazioni eccessive dei prezzi sul mercato dello scambio di quote di emissioni di cui ai capi II e III della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere rafforzata con attenzione per migliorare la sua reattività a fluttuazioni ingiustificate dei prezzi. Se è soddisfatta la condizione di attivazione basata sull'aumento del prezzo medio delle quote, tale misura di salvaguardia basata su regole dovrebbe applicarsi automaticamente, svincolando in tal modo un numero predeterminato di quote dalla riserva stabilizzatrice del mercato istituita dalla decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(26)</sup>. La condizione di attivazione dovrebbe essere monitorata attentamente dalla Commissione e pubblicata mensilmente al fine di migliorare la trasparenza. Per garantire la vendita all'asta ordinata delle quote svincolate dalla riserva stabilizzatrice del mercato a norma della presente misura di salvaguardia e migliorare la prevedibilità del mercato, è opportuno che tale misura non si applichi nuovamente fino ad almeno dodici mesi dopo la fine della precedente emissione di quote sul mercato nell'ambito della misura.
- (75) La comunicazione della Commissione del 17 settembre 2020 dal titolo «Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa — Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini» ha richiamato l'attenzione sulla sfida particolarmente impegnativa di ridurre le emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale. Per questa ragione la Commissione ha annunciato che un ulteriore ampliamento dello scambio di quote di emissione avrebbe potuto includere le emissioni prodotte dai settori dell'edilizia e del trasporto stradale, indicando nel contempo che la copertura di tutte le emissioni generate dalla combustione di combustibili avrebbe presentato benefici importanti. Lo scambio di quote di emissioni dovrebbe essere applicato ai combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori che corrispondono alle attività industriali non contemplate dall'allegato I della direttiva 2003/87/CE, come il riscaldamento degli impianti industriali («settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori»). Per tali settori è opportuno istituire un sistema per lo scambio di quote di emissioni separato ma parallelo, in modo da evitare di alterare il corretto funzionamento del sistema per lo scambio di quote di emissioni per gli impianti fissi e il trasporto aereo. Il nuovo sistema è accompagnato da politiche complementari che condizionano le aspettative degli operatori di mercato e mirano ad ottenere un segnale del prezzo del carbonio per l'intera economia, fornendo nel contempo misure per evitare impatti indebiti sui prezzi. 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 dell'Unione esistente per l'EU ETS, è opportuno istituire un sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e per gli ulteriori settori mediante una modifica della direttiva 2003/87/CE.
- (76) 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 settori dell'edilizia e del trasporto stradale e negli ulteriori settori dovrebbe iniziare nel 2025. Nel corso dei primi anni i soggetti regolamentati dovrebbero detenere un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra e comunicare le loro emissioni per gli anni dal 2024 al 2026. Il rilascio di quote e gli obblighi di conformità per tali soggetti dovrebbero essere applicabili a decorrere dal 2027. Procedere secondo questo calendario consentirebbe di avviare lo scambio di quote di emissione in tali settori in modo ordinato ed efficiente. Consentirebbe inoltre la disponibilità di misure che garantiscano un'introduzione socialmente equa dello scambio di quote di emissione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, in modo da attenuare l'impatto del prezzo del carbonio sulle famiglie vulnerabili e sugli utenti dei trasporti.
- (77) Dato il numero molto elevato di emettitori di dimensioni ridotte nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, 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

<sup>(26)</sup> 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).

combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, compreso il trasporto stradale di gas a effetto serra al fine dello stoccaggio geologico, nonché negli ulteriori settori corrispondenti alle attività industriali non contemplate dall'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Per evitare una doppia copertura, l'immissione in consumo di combustibili utilizzati in attività di cui all'allegato I di tale direttiva non dovrebbe essere ricompresa.

- (78) I soggetti regolamentati nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori e il punto di regolamentazione dovrebbero essere definiti in linea con il sistema delle accise istituito dalla direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio <sup>(27)</sup>, con i necessari adeguamenti, visto che tale direttiva stabilisce già un solido sistema di controllo per tutti i quantitativi di combustibili immessi in consumo ai fini del pagamento delle accise. I consumatori finali di combustibili in tali settori non dovrebbero essere soggetti agli obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE.
- (79) I soggetti regolamentati che rientrano nell'ambito di applicazione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori dovrebbero essere soggetti a prescrizioni in materia di autorizzazione ad emettere 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 sistema per lo scambio di quote di emissioni dispongano di un'autorizzazione valida a partire dall'avvio del sistema nel 2025.
- (80) Il quantitativo totale di quote per il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dovrebbe seguire una traiettoria lineare per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2030, tenendo conto del contributo efficiente sotto il profilo dei costi dei settori dell'edilizia e del trasporto stradale alla riduzione delle emissioni del 43 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005 e degli ulteriori settori, pervenendo a un contributo combinato efficiente sotto il profilo dei costi alla riduzione delle emissioni del 42 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. Il quantitativo totale di quote dovrebbe essere stabilito per la prima volta nel 2027, seguendo una traiettoria che inizierà nel 2024 a partire dal valore dei limiti di emissione del 2024, calcolati conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(28)</sup>, sulla base delle emissioni di riferimento per i settori coperti per il 2005 e il periodo dal 2016 al 2018 come stabilito ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento. Di conseguenza, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere fissato al 5,10 %. 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 dello stesso tasso di riduzione annuale assoluto stabilito a partire dal 2024, che corrisponde a un fattore lineare di riduzione di 5,38 % rispetto al valore comparabile del 2025 della traiettoria in questione. Ove tali emissioni siano significativamente superiori a tale valore della traiettoria e tale divergenza non sia dovuta a piccole differenze nelle metodologie di misurazione delle emissioni, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere adattato per ottenere il livello di riduzione delle emissioni richiesto nel 2030.
- (81) 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.
- (82) Al fine di garantire un avvio ordinato del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni 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 2027 i volumi d'asta dovrebbero pertanto essere superiori del 30 % al quantitativo totale di quote per il 2027. Questo quantitativo sarebbe sufficiente a fornire liquidità, sia nel caso in cui le emissioni diminuiscano in linea con le riduzioni richieste, sia nel caso in cui tali riduzioni delle emissioni si concretizzino solo progressivamente. Le regole dettagliate per tale anticipazione dei volumi d'asta dovrebbero essere stabilite in un atto delegato relativo alle vendite all'asta, adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.

<sup>(27)</sup> 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).

<sup>(28)</sup> 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).

- (83) 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 settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori 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 nel trasporto stradale, negli edifici commerciali e istituzionali e negli edifici residenziali, nel periodo dal 2016 al 2018.
- (84) L'introduzione del prezzo del carbonio nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbe essere accompagnata da un'effettiva compensazione sociale, in particolare in considerazione dei livelli di povertà energetica esistenti. Circa 34 milioni di europei, quasi il 6,9 % della popolazione dell'Unione, hanno dichiarato, in un'indagine condotta nel 2021 a livello dell'Unione, 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 lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori per scopi connessi al clima e all'energia già precisati per il sistema per lo scambio di quote di emissioni esistente, dando priorità alle attività che possono contribuire ad affrontare gli aspetti sociali dello scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, o per le misure aggiunte specificamente per affrontare le problematiche legate a tali settori, comprese le misure strategiche collegate di cui alla direttiva 2012/27/UE.

Un nuovo Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(29)</sup> fornirà finanziamenti specifici agli Stati membri per sostenere i gruppi vulnerabili più colpiti, in particolare le famiglie in condizioni di povertà energetica o dei trasporti. Il Fondo sociale per il clima promuoverà l'equità e la solidarietà tra gli Stati membri e al loro interno, riducendo nel contempo il rischio di povertà energetica e dei trasporti durante la transizione. Si baserà sui meccanismi di solidarietà esistenti e li integrerà, in sinergia con altri programmi di spesa e fondi dell'Unione. 50 milioni di quote dell'EU ETS a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8 ter, della direttiva 2003/87/CE e 150 milioni di quote derivanti dallo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, nonché i proventi della vendita all'asta di quote relative ai settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori, fino a un massimo di 65 000 000 000 EUR, dovrebbero essere utilizzate per finanziare il Fondo sociale per il clima sotto forma di entrate con destinazione specifica esterne su base temporanea ed eccezionale, in attesa delle discussioni e delle deliberazioni sulla proposta della Commissione, del 22 dicembre 2021, di una decisione del Consiglio recante modifica della decisione (UE, Euratom) 2020/2053 relativa al sistema delle risorse proprie dell'Unione europea per quanto riguarda l'istituzione di una nuova risorsa propria basata sull'EU ETS a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE.

È necessario prevedere che, nel caso in cui sia adottata una decisione a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, che istituisce tale nuova risorsa propria, le stesse entrate cessino di avere destinazione specifica esterna al momento dell'entrata in vigore di tale decisione. Per quanto riguarda il Fondo sociale per il clima, qualora tale decisione sia adottata, la Commissione presenta, se del caso, le proposte necessarie a norma dell'articolo 27, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/955. Ciò non pregiudica l'esito dei negoziati sul quadro finanziario pluriennale per il periodo successivo al 2027.

- (85) Le comunicazioni sull'uso dei proventi delle aste dovrebbero essere allineate alle modalità di comunicazione stabilite dal regolamento (UE) 2018/1999.
- (86) I soggetti regolamentati che partecipano al nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dovrebbero restituire, per le loro emissioni verificate, quote corrispondenti alle quantità di combustibili che hanno immesso in consumo. A partire dal 2027 dovrebbero cominciare a restituire le quote per le loro emissioni verificate. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno che una serie di norme applicabili al sistema esistente per lo scambio di quote di emissioni per gli impianti fissi e il trasporto aereo siano rese applicabili al nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni per l'edilizia, il trasporto stradale e ulteriori settori, 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.

<sup>(29)</sup> Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

- (87) Alcuni Stati membri dispongono già di imposte nazionali sul carbonio che si applicano all'edilizia, al trasporto stradale e ad ulteriori settori contemplati dall'allegato III della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno introdurre una deroga temporanea fino alla fine del 2030. Per garantire il conseguimento degli obiettivi della direttiva 2003/87/CE e la coerenza del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni, l'opzione di applicare tale deroga dovrebbe essere disponibile solo se l'aliquota d'imposta nazionale è superiore al prezzo medio di vendita all'asta per l'anno in questione e dovrebbe applicarsi solo all'obbligo di restituzione dei soggetti regolamentati che pagano tale tassa. Per garantire la stabilità e la trasparenza del sistema, l'imposta nazionale, comprese le relative aliquote d'imposta, dovrebbe essere notificata alla Commissione entro il termine del periodo di recepimento della presente direttiva. La deroga non dovrebbe interessare le entrate con destinazione specifica esterne per il Fondo sociale per il clima o, se istituita a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, una risorsa propria basata sui proventi della vendita all'asta nel quadro dello scambio di quote nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori.
- (88) Affinché lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori 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. Nel numero esiguo di casi in cui non è possibile evitare il doppio conteggio tra le emissioni nell'attuale EU ETS e il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni per l'edilizia, il trasporto stradale e ulteriori settori, o qualora sorgano costi dovuti alla restituzione di quote per le emissioni di attività non coperte dalla direttiva 2003/87/CE, gli Stati membri dovrebbero utilizzare tali proventi per compensare l'inevitabile doppio conteggio o altri costi di questo tipo al di fuori dei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e di ulteriori settori in conformità del diritto dell'Unione. È pertanto opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per garantire condizioni uniformi al fine di evitare il doppio conteggio e la restituzione di quote per emissioni non contemplate dal sistema per lo scambio di quote di emissioni per l'edilizia, il trasporto stradale e ulteriori settori, nonché per fornire una compensazione finanziaria. Per attenuare ulteriormente eventuali problemi di doppio conteggio, i termini per il monitoraggio e la restituzione nel nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dovrebbero essere fissati un mese dopo i termini previsti dal sistema esistente per gli impianti fissi e il trasporto aereo. Per disporre di dati sufficienti ai fini della quantificazione 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.
- (89) La trasparenza sui costi del carbonio e sulla misura in cui vengono trasferiti ai consumatori è di fondamentale importanza per consentire riduzioni delle emissioni rapide ed efficienti in termini di costi in tutti i settori dell'economia. Ciò è particolarmente importante in un sistema per lo scambio di quote di emissioni basato su obblighi a monte. Il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni è inteso a incentivare i soggetti regolamentati a ridurre il tenore di carbonio dei combustibili, e tali soggetti non dovrebbero realizzare profitti indebiti trasferendo ai consumatori costi del carbonio superiori a quelli sostenuti. Mentre la messa all'asta integrale delle quote di emissioni nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori limita già il verificarsi di tali profitti indebiti, la Commissione dovrebbe monitorare in che misura i soggetti regolamentati trasferiscono i costi del carbonio, in modo da evitare profitti eccezionali. In relazione al capo IV *bis*, la Commissione dovrebbe riferire annualmente, se possibile per tipo di combustibile, in merito al livello medio dei costi del carbonio trasferiti ai consumatori dell'Unione.
- (90) È opportuno introdurre misure per ovviare al rischio potenziale di aumenti eccessivi dei prezzi che, se particolarmente elevati all'inizio del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni, 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 che sono diventate operative nel 2019. Mentre il mercato continuerà a determinare il prezzo del carbonio, 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 una o più 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 dovrebbe pregiudicare eventuali misure di accompagnamento che gli Stati membri potrebbero adottare per far fronte agli effetti sociali negativi.

- (91) Al fine di aumentare la certezza per i cittadini che il prezzo del carbonio nei primi anni del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni non superi i 45 EUR, è opportuno includere un meccanismo supplementare di stabilità dei prezzi per svincolare le quote dalla riserva stabilizzatrice del mercato nel caso in cui il prezzo del carbonio superi tale livello. In linea di principio, la misura dovrebbe applicarsi una volta durante un periodo di 12 mesi. Tuttavia, dovrebbe anche poter essere nuovamente applicata durante lo stesso periodo di 12 mesi qualora la Commissione, assistita dal comitato sui cambiamenti climatici, ritenga che l'evoluzione del prezzo giustifichi un'altra liberazione di quote. In considerazione dell'obiettivo di tale meccanismo di garantire la stabilità nei primi anni del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni, la Commissione dovrebbe valutarne il funzionamento e l'opportunità di mantenerlo dopo il 2029.
- (92) Quale meccanismo di salvaguardia supplementare prima dell'avvio dello scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, dovrebbe essere possibile ritardare l'applicazione del massimale e gli obblighi di restituzione qualora i prezzi all'ingrosso del gas o del petrolio siano eccezionalmente elevati rispetto alle tendenze storiche. Il meccanismo dovrebbe essere automatico, nel senso che l'applicazione del limite massimo e degli obblighi di restituzione devono essere ritardati di un anno se vengono soddisfatte determinate condizioni di prezzo dell'energia. I prezzi di riferimento dovrebbero essere determinati sulla base di contratti di riferimento nei mercati all'ingrosso del gas e del petrolio, immediatamente disponibili e più pertinenti per i consumatori finali. È opportuno prevedere condizioni di attivazione separate per i prezzi del gas e del petrolio, in quanto l'andamento dei prezzi segue tendenze storiche diverse. Al fine di garantire la certezza del mercato, la Commissione dovrebbe fare chiarezza sull'applicazione del ritardo con sufficiente anticipo mediante un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (93) L'applicazione dello scambio di quote di emissione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori dovrebbe essere monitorata dalla Commissione, anche per quanto concerne il grado di convergenza dei prezzi con l'EU 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.
- (94) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'esecuzione dell'articolo 3 *octies bis*, paragrafo 2, dell'articolo 3 *octies septies*, paragrafi 2 e 4, dell'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, dell'articolo 12, paragrafo 3, lettere d) e c), dell'articolo 14, paragrafo 1, dell'articolo 30 *septies*, paragrafi 3 e 5, e dell'articolo 30 *nonies*, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione. 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 dell'edilizia e del trasporto stradale e a ulteriori settori. È altresì opportuno che tali competenze di esecuzione, a eccezione delle competenze di esecuzione in relazione all'articolo 3 *octies septies*, paragrafo 2, e all'articolo 12, paragrafi 3 *-quinqüies* e 3 *-quater*, della direttiva 2003/87/CE, siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(30)</sup>.
- (95) Al fine di conseguire gli obiettivi stabiliti nella presente direttiva e in altre legislazioni dell'Unione, in particolare quelli previsti dal regolamento (UE) 2021/1119, l'Unione e i suoi Stati membri dovrebbero avvalersi delle prove scientifiche più recenti nell'attuazione delle politiche. Pertanto, quando il comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici fornisce pareri scientifici e pubblica relazioni sull'EU ETS, la Commissione dovrebbe tenere conto di tali pareri e relazioni, in particolare, per quanto riguarda la necessità di ulteriori politiche e misure dell'Unione per garantire il rispetto degli obiettivi e dei traguardi del regolamento (UE) 2021/1119, nonché di ulteriori politiche e misure dell'Unione in considerazione dell'ambizione e dell'integrità ambientale delle misure mondiali basate sul mercato per il trasporto aereo e marittimo.
- (96) Per riconoscere il contributo dei proventi dell'EU ETS alla transizione climatica, è opportuno introdurre un'etichetta EU ETS. Tra le altre misure volte a garantire la visibilità dei finanziamenti a titolo dell'EU ETS, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero garantire che i progetti e le attività sostenuti attraverso il Fondo per la modernizzazione e il Fondo per l'innovazione siano chiaramente indicati come derivanti dai proventi dell'EU ETS apponendo un'apposita etichetta.

<sup>(30)</sup> 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).

- (97) Al fine di conseguire l'obiettivo della neutralità climatica di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119, è opportuno fissare un obiettivo climatico a livello dell'Unione per il 2040, sulla base di una proposta legislativa di modifica di tale regolamento. L'EU ETS dovrebbe essere riesaminato per allinearli all'obiettivo climatico dell'Unione per il 2040. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, entro luglio 2026, su vari aspetti dell'EU ETS, corredandola, se del caso, di una proposta legislativa e di una valutazione d'impatto. In linea con il regolamento (UE) 2021/1119, è opportuno conferire priorità alla riduzione diretta delle emissioni, che dovrà essere integrata da maggiori assorbimenti di carbonio al fine di raggiungere la neutralità climatica. Pertanto, tra gli altri aspetti, entro luglio 2026 la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio su come le emissioni rimosse dall'atmosfera e stoccate in modo sicuro e permanente, ad esempio attraverso la cattura direttamente dall'atmosfera, potrebbero essere potenzialmente coperte dallo scambio di quote di emissioni, senza compensare le necessarie riduzioni delle emissioni. Finché tutte le fasi della vita di un prodotto in cui è utilizzato carbonio catturato saranno soggette alla fissazione del prezzo del carbonio, in particolare la fase dell'incenerimento dei rifiuti, il ricorso al conteggio delle emissioni nel momento in cui vengono rilasciate dai prodotti nell'atmosfera risulterebbe in una sottostima delle emissioni.

Al fine di regolamentare la cattura del carbonio in un modo che riduca le emissioni nette e garantisca la contabilizzazione di tutte le emissioni ed eviti il doppio conteggio, generando nel contempo incentivi economici, la Commissione dovrebbe valutare, entro luglio 2026, se tutte le emissioni di gas a effetto serra coperte dalla direttiva 2003/87/CE siano effettivamente contabilizzate e se sia effettivamente evitato il doppio conteggio. In particolare, dovrebbe valutare il conteggio delle emissioni di gas a effetto serra che si ritiene siano state catturate e utilizzate in un prodotto in un modo diverso da quello di cui all'articolo 12, paragrafo 3 *ter*, e tenere conto delle fasi a valle, compresi lo smaltimento e l'incenerimento dei rifiuti. Infine, la Commissione dovrebbe altresì riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla fattibilità di abbassare le soglie di 20 MW di potenza termica nominale totale per le attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE, tenendo conto dei benefici per l'ambiente e degli oneri amministrativi.

- (98) Entro luglio 2026 la Commissione dovrebbe inoltre valutare e riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla fattibilità dell'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS, anche in vista della loro inclusione a partire dal 2028, e valutare la potenziale necessità di consentire a uno Stato membro di non partecipare fino alla fine del 2030, tenendo conto dell'importanza di tutti i settori che contribuiscono alle riduzioni delle emissioni. L'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS contribuirebbe all'economia circolare incoraggiando il riciclaggio, il riutilizzo e la riparazione dei prodotti, contribuendo nel contempo anche alla decarbonizzazione dell'intera economia. L'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani rafforzerebbe gli incentivi per una gestione sostenibile dei rifiuti in linea con la gerarchia dei rifiuti e creerebbe condizioni di parità tra le regioni che hanno incluso l'incenerimento dei rifiuti urbani nell'ambito di applicazione dell'EU ETS.

Per evitare la deviazione dei rifiuti dagli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani verso le discariche nell'Unione, che creano emissioni di metano, e per evitare le esportazioni di rifiuti verso paesi terzi, con un impatto potenzialmente negativo sull'ambiente, nella sua relazione la Commissione dovrebbe tenere conto della potenziale deviazione dei rifiuti verso lo smaltimento in discarica nell'Unione e delle esportazioni di rifiuti verso paesi terzi. La Commissione dovrebbe inoltre tenere conto degli effetti sul mercato interno, delle potenziali distorsioni della concorrenza, dell'integrità ambientale, dell'allineamento agli obiettivi della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(31)</sup> e della solidità e precisione per quanto riguarda il monitoraggio e il calcolo delle emissioni. Tenendo conto delle emissioni di metano generate dallo smaltimento in discarica e per evitare di creare condizioni di disparità, la Commissione dovrebbe altresì valutare la possibilità di includere nell'EU ETS altri processi di gestione dei rifiuti, quali il collocamento in discarica, la fermentazione, il compostaggio e il trattamento meccanico-biologico, al momento di valutare la fattibilità dell'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani.

- (99) Al fine di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali di un atto legislativo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote, alle norme sull'applicazione della condizionalità, alle norme in merito al funzionamento del Fondo per l'innovazione, alle norme sul funzionamento dei meccanismi di gara competitiva in relazione a CD e CCD, ai requisiti per considerare che i gas a effetto serra siano legati chimicamente in modo permanente in un prodotto e all'estensione dell'attività di cui all'allegato III della direttiva 2003/87/CE ad altri settori. Inoltre per garantire sinergie con il quadro normativo esistente, la delega di cui all'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE riguardante i tempi, la gestione e

<sup>(31)</sup> Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

altri aspetti della vendita all'asta delle quote dovrebbe essere estesa ai settori dell'edilizia e dei trasporti stradali e a ulteriori settori. 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 <sup>(32)</sup>. 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.

- (100) Le disposizioni relative all'attuale EU ETS e alla sua estensione al trasporto marittimo dovrebbero applicarsi a decorrere dal 2024, in linea con la necessità di un'azione urgente per il clima e affinché tutti i settori contribuiscano alla riduzione delle emissioni in modo efficace sotto il profilo dei costi. Di conseguenza, gli Stati membri dovrebbero recepire le disposizioni relative a tali settori entro il 31 dicembre 2023. Tuttavia, il termine per il recepimento delle disposizioni relative al sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e per ulteriori settori dovrebbe essere il 30 giugno 2024, in quanto le norme in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e autorizzazione per tali settori si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025 e richiedono un lasso di tempo sufficiente per una corretta attuazione. In via eccezionale, al fine di garantire la trasparenza e una comunicazione solida, gli Stati membri dovrebbero recepire l'obbligo di comunicare le emissioni storiche per tali settori entro il 31 dicembre 2023, dato che tale obbligo riguarda le emissioni nel 2024. Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi <sup>(33)</sup>, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscono 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.
- (101) 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 di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per il 2030, l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione al più tardi entro il 2050, l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come previsto dal regolamento (UE) 2021/1119, e gli obiettivi 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 integrare nella riserva stabilizzatrice del mercato, al valore della soglia per il numero totale di quote in circolazione (*total number of allowances in circulation* — TNAC) che determina l'immissione di quote e al numero di quote da svincolare dalla riserva. L'attuale soglia che determina l'integrazione di quote nella riserva stabilizzatrice del mercato è stata stabilita nel 2018, con l'ultimo riesame dell'EU ETS, mentre il fattore di riduzione lineare è aumentato con la presente direttiva. Pertanto, nell'ambito del riesame periodico del funzionamento della riserva stabilizzatrice del mercato, la Commissione dovrebbe anche valutare la necessità di un potenziale aggiustamento di tale soglia, in linea con il fattore lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE.
- (102) 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 integrare 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.
- (103) 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, corrispondente alla soglia inferiore applicabile al valore del TNAC.

<sup>(32)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(33)</sup> GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

- (104) Dall'analisi della valutazione d'impatto che accompagna la presente direttiva è emerso che la domanda netta del trasporto aereo dovrebbe essere inclusa nel TNAC. 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 TNAC 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.
- (105) Al fine di chiarire il calcolo del 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.
- (106) Al fine di attenuare il rischio di squilibri dell'offerta e della domanda associati all'avvio del sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori, nonché rendere lo scambio più resistente agli shock del mercato, è opportuno applicare a questi settori il meccanismo regolamentato della riserva stabilizzatrice del mercato. Affinché tale riserva sia operativa fin dall'avvio del sistema, essa dovrebbe beneficiare di una dotazione iniziale di 600 milioni di quote per lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori. 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 TNAC o il quantitativo di quote svincolate o integrate nella riserva, dovrebbero seguire le regole della riserva per altri settori.
- (107) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica, in misura commisurata all'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per tutti i settori dell'economia all'orizzonte 2030 mediante un meccanismo dell'Unione basato sul mercato ampliato e modificato, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (108) È pertanto opportuno modificare in tal senso la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### **Modifiche della direttiva 2003/87/CE**

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«La presente direttiva dispone inoltre che le riduzioni delle emissioni dei gas a effetto serra aumentino al fine di contribuire ai livelli di abbattimento ritenuti necessari, dal punto di vista scientifico, per evitare cambiamenti climatici pericolosi. Contribuisce al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione e dei suoi obiettivi climatici di cui al regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e quindi agli obiettivi dell'accordo di Parigi (\*\*).

(\*) 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).

(\*\*) GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.»;



2) 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, lo Stato membro nel quale è ubicato l'impianto offre al gestore l'opzione di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino alla fine del periodo quinquennale in corso e di quello successivo di cui all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, a seguito della modifica dei suoi processi di produzione. Il gestore di tale impianto può decidere che l'impianto rimanga nell'ambito di applicazione dell'EU ETS solo fino al termine del periodo quinquennale in corso o anche del periodo quinquennale successivo, a seguito della modifica dei suoi processi di produzione. Lo Stato membro interessato notifica alla Commissione le modifiche rispetto all'elenco presentatole a norma dell'articolo 11, paragrafo 1.

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).»;

3) 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 seguenti:

«w) "società di navigazione", l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che ha 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 (\*);

x) "tratta", la tratta quale definita all'articolo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*);

y) "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 septies*;

z) "porto di scalo", il porto dove la nave si ferma per caricare o scaricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri, o il porto in cui una nave offshore si ferma per dare il cambio all'equipaggio; sono esclusi: le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, il cambio di equipaggio di una nave che non sia una nave offshore, le soste in bacino di carenaggio, le riparazioni alla nave, alle sue attrezzature o ad entrambe, le soste in porto perché la nave necessita assistenza o è in situazione di pericolo, i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti, le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio e le soste delle navi portacontainer in un porto di trasbordo di container limitrofo elencato nell'atto di esecuzione adottato ai sensi dell'articolo 3 *octies bis*, paragrafo 2;

- aa) “nave da crociera”, nave passeggeri che non dispone di un ponte di carico e che è progettata esclusivamente per il trasporto commerciale di passeggeri con pernottamento su una tratta marittima;
- ab) “contratto per differenza” o “CD”, un contratto tra la Commissione e il produttore, selezionato mediante un meccanismo di gara competitivo, come ad esempio un’asta, di un prodotto a basse o zero emissioni di carbonio, in virtù del quale al produttore è fornito il sostegno del Fondo per l’innovazione a copertura della differenza tra il prezzo di aggiudicazione, noto anche come prezzo di esercizio, da un lato, e il prezzo di riferimento risultante dal prezzo del prodotto a basse o zero emissioni di carbonio fabbricato, dal prezzo di mercato di uno stretto sostituto, o da una combinazione dei due prezzi, dall’altro lato;
- ac) “contratto per differenza di carbonio” o “CCD”, un contratto tra la Commissione e il produttore, selezionato mediante un meccanismo di gara competitivo, come ad esempio un’asta, di un prodotto a basse o zero emissioni di carbonio, in virtù del quale al produttore è fornito il sostegno del Fondo per l’innovazione a copertura della differenza tra il prezzo di aggiudicazione, noto anche come prezzo di esercizio, da un lato, e il prezzo di riferimento risultante dal prezzo medio delle quote, dall’altro;
- ad) “contratto a premio fisso”, un contratto tra la Commissione e il produttore, selezionato mediante un meccanismo di gara competitivo, come ad esempio un’asta, di un prodotto a basse o zero emissioni di carbonio, in virtù del quale al produttore è fornito un sostegno sotto forma di un importo fisso per unità di prodotto fabbricato;
- ae) “soggetto regolamentato”, ai fini del capo IV *bis*, qualsiasi persona fisica o giuridica, a 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, punto 11), della direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio (\*\*\*) , il depositario autorizzato quale definito all’articolo 3, punto 1), di tale direttiva, debitore dell’accisa divenuta esigibile a norma dell’articolo 7 di detta direttiva;
  - ii) se il punto i) della presente lettera non è applicabile, qualsiasi altra persona debitrice dell’accisa divenuta esigibile a norma dell’articolo 7 della direttiva (UE) 2020/262 o dell’articolo 21, paragrafo 5, primo comma, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio (\*\*\*\*) per i combustibili contemplati dal capo IV *bis* della presente direttiva;
  - iii) se i punti i) e ii) della presente lettera non sono applicabili, qualsiasi altra persona che deve essere registrata dalle 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;
  - iv) se i punti i), ii) e iii) della presente lettera 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;
- af) “combustibile”, ai fini del capo IV *bis* della presente direttiva, qualsiasi prodotto energetico di cui all’articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE, compresi i carburanti o combustibili elencati nelle tabelle A e C dell’allegato I di detta direttiva, nonché qualsiasi altro prodotto destinato all’uso, offerto in vendita o utilizzato come carburante per motori o combustibile per riscaldamento, come specificato all’articolo 2, paragrafo 3, di detta direttiva, anche per la produzione di energia elettrica;
- ag) “immissione in consumo”, ai fini del capo IV *bis* della presente direttiva, l’immissione al consumo quale definita all’articolo 6, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2020/262;
- ah) “prezzo TTF del gas”, ai fini del capo IV *bis*, il prezzo del gas nei contratti future mensili negoziati sul punto di scambio virtuale del Title Transfer Facility (TTF), gestito da Gasunie Transport Services B.V.;

- ai) "prezzo del greggio di qualità Brent", ai fini del capo IV *bis*, il prezzo del greggio nei contratti future mensili, usato come prezzo di riferimento per l'acquisto di petrolio.

- (\*) 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).
- (\*\*) 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).
- (\*\*\*) 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).»;

- 4) il titolo del capo II è sostituito dal seguente:

«TRASPORTI AEREI E MARITTIMI»;

- 5) l'articolo 3 *bis* è sostituito dal seguente:

«Articolo 3 *bis*

#### **Ambito di applicazione**

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

- 6) l'articolo 3 *octies* è sostituito dal seguente:

«Articolo 3 *octies*

#### **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 affinché tali piani siano approvati dall'autorità competente secondo gli atti di esecuzione di cui all'articolo 14.»;

- 7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 3 *octies bis*

#### **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 in partenza da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, al cinquanta per cento (50 %) delle emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al cento per cento (100 %) delle emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e al cento per cento (100 %) delle emissioni delle navi all'interno di un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

2. Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, un elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi e successivamente lo aggiorna ogni due anni entro il 31 dicembre.

Tali atti di esecuzione elencano un porto come porto di trasbordo di container limitrofo qualora la quota di trasbordo di container, misurata in unità equivalenti a venti piedi, superi il 65 % del traffico totale di container di tale porto durante l'ultimo periodo di dodici mesi per il quale sono disponibili dati pertinenti, e qualora tale porto sia situato al di fuori dell'Unione, ma a meno di 300 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Ai fini del presente paragrafo, i container sono considerati trasbordati quando sono scaricati da una nave al porto al solo

scopo di essere caricati su un'altra nave. L'elenco stabilito dalla Commissione a norma del primo comma non comprende i porti situati in un paese terzo per i quali tale paese terzo applica effettivamente misure equivalenti alla presente direttiva.

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

3. 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, con la seguente eccezione in ordine all'applicazione dell'articolo 10.

Fino al 31 dicembre 2030 una percentuale di quote è attribuita agli Stati membri in cui il rapporto tra società di navigazione che sarebbero state sotto la loro responsabilità a norma dell'articolo 3 *octies septies* e la loro rispettiva popolazione nel 2020 e, sulla base dei dati disponibili per il periodo dal 2018 al 2020, è superiore a 15 società di navigazione per milione di abitanti. Il quantitativo di quote corrisponde al 3,5 % del quantitativo supplementare di quote dovuto all'aumento del massimale per il trasporto marittimo di cui all'articolo 9, terzo comma, nell'anno pertinente. Per gli anni 2024 e 2025, il quantitativo di quote è inoltre moltiplicato per le percentuali applicabili all'anno pertinente a norma dell'articolo 3 *octies ter*, primo comma, lettere a) e b). I proventi della vendita all'asta di tale parte di quote dovrebbero essere utilizzati ai fini di cui all'articolo 10, paragrafo 3, primo comma, lettera g), per il settore marittimo, e lettere f) e i). Il 50 % del quantitativo di quote è ripartito tra gli Stati membri interessati in base alla percentuale di società di navigazione sotto la loro responsabilità e la percentuale restante è ripartita in parti uguali tra di essi.

*Articolo 3 octies ter*

### **Introduzione graduale delle disposizioni per il trasporto marittimo**

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

- a) 40 % delle emissioni verificate comunicate per il 2024 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;
- b) 70 % delle emissioni verificate comunicate per il 2025 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;
- c) 100 % delle emissioni verificate comunicate per il 2026 e per ogni anno successivo a norma dell'articolo 12.

Qualora siano restituite meno quote rispetto alle emissioni verificate generate dal trasporto marittimo per gli anni 2024 e 2025, una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ciascun anno, un quantitativo di quote corrispondente alla differenza è cancellato anziché messo all'asta a norma dell'articolo 10.

*Articolo 3 octies quater*

### **Disposizioni per il trasferimento dei costi dell'EU ETS dalla società di navigazione a un altro soggetto**

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, quando la responsabilità finale dell'acquisto del carburante o dell'esercizio della nave, o di entrambi, è assunta da un soggetto diverso dalla società di navigazione in base a un accordo contrattuale, quest'ultima abbia diritto al rimborso, da parte di tale soggetto, dei costi derivanti dalla restituzione delle quote.

Ai fini del presente articolo, per "esercizio della nave" si intende la determinazione del carico trasportato o della rotta e della velocità della nave. La società di navigazione rimane il soggetto responsabile della restituzione delle quote, come previsto dagli articoli 3 *octies ter* e 12, e della conformità generale alle disposizioni del diritto nazionale di recepimento della presente direttiva. Gli Stati membri provvedono affinché le società di navigazione adempiano, sotto la loro responsabilità, gli obblighi di restituzione delle quote ai sensi degli articoli 3 *octies ter* e 12, fermo restando il diritto di tali società di navigazione al rimborso, da parte degli operatori commerciali, dei costi derivanti dalla restituzione.

Articolo 3 octies quinquies

### **Monitoraggio e comunicazione delle emissioni generate dal trasporto marittimo**

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

Articolo 3 octies sexies

### **Norme in materia di verifica e accreditamento delle emissioni generate dal trasporto marittimo**

L'autorità di riferimento nei confronti di una 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 quinquies della presente direttiva sia verificata conformemente alle norme in materia di verifica e accreditamento di cui al capo III del regolamento (UE) 2015/757.

Articolo 3 octies septies

### **Autorità di riferimento nei confronti di una di una società di navigazione**

1. L'autorità di riferimento nei confronti di una 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 con il maggior numero stimato di scali durante le tratte effettuate da tale società di navigazione nei quattro anni di monitoraggio precedenti e rientranti nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis;
  - 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 bis nei quattro anni di monitoraggio precedenti, lo Stato membro in cui una nave della società di navigazione ha iniziato o terminato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo.
2. In base alle migliori informazioni disponibili, la Commissione stabilisce mediante atti di esecuzione:
  - a) prima del 1° febbraio 2024, un elenco delle società di navigazione che hanno svolto una delle attività di trasporto marittimo elencate nell'allegato I che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis il 1° gennaio 2024 o a decorrere da tale data, specificando l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione in conformità del paragrafo 1 del presente articolo;
  - b) prima del 1° febbraio 2026 e successivamente ogni due anni, un elenco aggiornato per riattribuire a un'altra autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione le società di navigazione registrate in uno Stato membro che hanno cambiato lo Stato membro di registrazione nell'Unione a norma del paragrafo 1, lettera a), del presente articolo o per includervi le società di navigazione che hanno svolto successivamente una delle attività di trasporto marittimo di cui all'allegato I che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis, in conformità del paragrafo 1, lettera c), del presente articolo; e
  - c) prima del 1° febbraio 2028 e successivamente ogni quattro anni, un elenco aggiornato per riattribuire le società di navigazione che non sono registrate in uno Stato membro a un'altra autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione in conformità del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo.
3. Un'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione che, in base all'elenco stabilito a norma del paragrafo 2, è responsabile di una società di navigazione conserva tale responsabilità indipendentemente dalle successive modifiche nelle attività della società di navigazione o nella sua registrazione fino a quando tali modifiche non siano riportate in un elenco aggiornato.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione per istituire regole dettagliate relative alla gestione delle società di navigazione da parte delle autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione 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 octies*

### Relazioni e riesame

1. Qualora l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) adotti una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione rivede la presente direttiva alla luce di tale misura adottata.

A tal fine, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro 18 mesi dall'adozione di tale misura mondiale basata sul mercato e prima che essa diventi operativa. In tale relazione la Commissione esamina la misura mondiale basata sul mercato per quanto riguarda:

- a) la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi;
- b) la sua integrità ambientale complessiva, anche rispetto alle disposizioni della presente direttiva relative al trasporto marittimo; e
- c) qualsiasi questione relativa alla coerenza tra l'EU ETS e tale misura.

Se del caso, la Commissione può corredare la relazione di cui al secondo comma del presente paragrafo di una proposta legislativa intesa a modificare la presente direttiva in modo coerente con il traguardo dell'Unione in materia di clima per il 2030 e con l'obiettivo della neutralità climatica fissato dal regolamento (UE) 2021/1119 e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia degli interventi climatici dell'Unione, al fine di garantire la coerenza tra l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato e l'EU ETS, evitando nel contempo qualsiasi doppio onere significativo.

2. Qualora l'IMO non adotti entro il 2028 una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi e almeno a un livello comparabile a quello risultante dalle misure dell'Unione adottate nell'ambito della presente direttiva, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina la necessità di applicare il sistema di assegnazione di quote e gli obblighi di restituzione a più del cinquanta per cento (50 %) delle emissioni delle navi che effettuano tratte fra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi. In tale relazione la Commissione esamina, in particolare, i progressi compiuti a livello dell'IMO, esamina se un paese terzo dispone di una misura basata sul mercato equivalente alla presente direttiva e valuta il rischio di un aumento di pratiche elusive, anche attraverso il passaggio ad altri modi di trasporto o lo spostamento delle piattaforme portuali verso porti al di fuori dell'Unione.

Se del caso, la relazione di cui al primo comma è corredata di una proposta legislativa volta a modificare la presente direttiva.

3. La Commissione controlla l'attuazione del presente capo in relazione al trasporto marittimo, in particolare al fine di individuare comportamenti elusivi ed evitarli sin dalla fase iniziale, anche prendendo in considerazione le regioni ultraperiferiche, e riferisce ogni due anni a decorrere dal 2024 sull'attuazione del presente capo in relazione al trasporto marittimo e sulle eventuali tendenze in merito alle società di navigazione che cercano di eludere le prescrizioni della presente direttiva. La Commissione monitora inoltre gli effetti per quanto riguarda, tra l'altro, gli eventuali aumenti dei costi di trasporto, le distorsioni del mercato e i cambiamenti nel traffico portuale, quali l'elusione dei porti e il cambiamento di centri di trasbordo, la competitività complessiva del settore marittimo negli Stati membri e, in particolare, gli effetti sui servizi di trasporto marittimo che costituiscono servizi essenziali di continuità territoriale. Se del caso, la Commissione propone misure per garantire l'efficace attuazione del presente capo in relazione al trasporto marittimo, in particolare misure volte ad affrontare le tendenze riguardanti le società di navigazione che cercano di eludere le prescrizioni della presente direttiva.

4. Non oltre il 30 settembre 2028 la Commissione valuta l'opportunità di prorogare l'applicazione dell'articolo 3 *octies bis*, paragrafo 3, secondo comma, oltre il 31 dicembre 2030 e, se del caso, presenta una proposta legislativa a tal fine.

5. Non oltre il 31 dicembre 2026 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina la fattibilità e l'impatto economico, ambientale e sociale dell'inclusione nella presente direttiva delle emissioni generate dalle navi, comprese le navi offshore, di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate, basandosi in particolare sull'analisi che accompagna la revisione del regolamento (UE) 2015/757 prevista entro il 31 dicembre 2024.

La relazione esamina inoltre le interconnessioni tra la presente direttiva e il regolamento (UE) 2015/757 e si basa sulle esperienze acquisite nella loro applicazione. Nella relazione la Commissione esamina anche il modo in cui la presente direttiva può tenere conto al meglio della diffusione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nell'intero ciclo di vita. Se del caso, la relazione può essere corredata di proposte legislative.»;

- 8) 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 dalle attività di trasporto marittimo.»;

- 9) 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 verificato a norma dell'articolo 15, entro il termine stabilito all'articolo 12, paragrafo 3.»;

- 10) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

#### **Coordinamento con la direttiva 2010/75/UE**

Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari affinché, nel caso di impianti che esercitano attività elencate all'allegato I della direttiva 2010/75/UE, le condizioni e la procedura per il rilascio di un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra siano coordinate con quelle relative al rilascio di un'autorizzazione previste da tale direttiva. Le disposizioni stabilite negli articoli 5, 6 e 7 della presente direttiva possono essere integrate nelle procedure previste dalla direttiva 2010/75/UE.

La Commissione riesamina l'efficacia delle sinergie con la direttiva 2010/75/UE. Le autorizzazioni ambientali e climatiche pertinenti sono coordinate per garantire un'esecuzione efficiente e più rapida delle misure necessarie per rispettare gli obiettivi dell'Unione 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.»;

- 11) all'articolo 9 sono aggiunti i commi seguenti:

«Nel 2024, il quantitativo di quote a livello dell'Unione è ridotto di 90 milioni di quote. Nel 2026, il quantitativo di quote a livello dell'Unione è ridotto di 27 milioni di quote. Nel 2024, il quantitativo di quote a livello dell'Unione è aumentato di 78,4 milioni di quote per il trasporto marittimo. Il fattore lineare è pari a 4,3 % dal 2024 al 2027 e a 4,4 % a partire dal 2028. Il fattore lineare si applica anche alle quote corrispondenti alle emissioni medie generate da trasporto marittimo comunicate a norma del regolamento (UE) 2015/757 per il 2018 e il 2019 e contemplate all'articolo 3 *octies bis* della presente direttiva. La Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione entro il 6 settembre 2023.

A decorrere, rispettivamente, dal 1° gennaio 2026 e dal 1° gennaio 2027, il quantitativo di quote è aumentato per tenere conto della copertura delle emissioni di gas a effetto serra diverse dalle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dalle attività di trasporto marittimo e della copertura delle emissioni delle navi offshore, sulla base delle loro emissioni per l'anno più recente per il quale sono disponibili dati. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, le quote risultanti da tale aumento sono messe a disposizione per sostenere l'innovazione a norma dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 8.»;

- 12) 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 finalizzato a una migliore efficienza energetica e alla modernizzazione dei sistemi energetici di determinati Stati membri ("Stati membri beneficiari"), come stabilito 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 2024 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 75 % 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, primo comma, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«3. Gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 2 del presente articolo, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano tali proventi, a eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 6, della presente direttiva, o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi, per uno o più dei seguenti scopi:»;

c) al paragrafo 3, primo comma, le lettere da b) a f) sono sostituite dalle seguenti:

«b) sviluppare energie rinnovabili e reti per la trasmissione dell'energia elettrica al fine di rispettare l'impegno dell'Unione in materia di energia rinnovabile e gli obiettivi dell'Unione sull'interconnettività, nonché sviluppare altre tecnologie che contribuiscano alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio sicura e sostenibile e aiutare a rispettare l'impegno dell'Unione a incrementare l'efficienza energetica, ai livelli convenuti nei pertinenti atti legislativi, compresa la produzione di energia elettrica da autoconsumatori di energia da fonti rinnovabili e comunità di energia rinnovabile;

c) adottare misure atte a evitare la deforestazione e a sostenere la protezione e il ripristino di torbiere, foreste e altri ecosistemi terrestri o marini, fra cui misure volte a contribuire alla protezione, al ripristino e a una migliore gestione dei suddetti ecosistemi, in particolare delle zone marine protette, così come ad accrescere l'afforestazione e la riforestazione rispettose della biodiversità, anche nei paesi in via di sviluppo che hanno ratificato l'accordo di Parigi, nonché misure per trasferire tecnologie e favorire l'adattamento agli effetti negativi dei cambiamenti climatici in tali paesi;

d) favorire il sequestro del carbonio nel suolo e mediante silvicoltura nell'Unione;

e) attuare la cattura e lo stoccaggio geologico sicuri sotto il profilo ambientale di CO<sub>2</sub>, in particolare quella emessa dalle centrali a combustibili fossili solidi e da una serie di settori e sottosettori industriali, anche nei paesi terzi, e metodi tecnologici innovativi di rimozione del carbonio, come la cattura direttamente dall'atmosfera e il suo stoccaggio;

f) investire in e accelerare il passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri e merci e i servizi e le tecnologie per autobus rispettosi del clima, misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, e tecnologie di propulsione a zero emissioni, e finanziare misure a sostegno della decarbonizzazione degli aeroporti conformemente a un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroghi la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e a un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che assicuri la parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile;»;

d) al paragrafo 3, primo comma, 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, a sostenere i sistemi di riscaldamento e raffrescamento efficienti e rinnovabili o a sostenere le ristrutturazioni degli edifici profonde, comprese le ristrutturazioni profonde ottenibili per fasi successive, conformemente alla direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), a partire dalla ristrutturazione degli edifici con le prestazioni peggiori;

(\*) Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).»;



e) al paragrafo 3, primo comma, sono inserite le lettere seguenti:

- «h bis) fornire un sostegno finanziario per far fronte all'impatto sociale per le famiglie a basso e medio reddito, anche riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo, e ridurre in modo mirato dazi e oneri per l'energia elettrica rinnovabile;
- h ter) finanziare sistemi nazionali di dividendi climatici con un comprovato impatto ambientale positivo, come documentato nella relazione annuale di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

(\*) 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 ).»;

f) al paragrafo 3, primo comma, la lettera k) è sostituita dalle seguenti:

- «k) promuovere la creazione di competenze e il ricollocamento dei lavoratori al fine di contribuire a una transizione giusta verso un'economia climaticamente neutra, in particolare nelle regioni maggiormente interessate dalla transizione occupazionale, in stretto coordinamento con le parti sociali, e investire nel miglioramento del livello delle competenze e nella riqualificazione professionale dei lavoratori potenzialmente interessati dalla transizione, compresi i lavoratori del trasporto marittimo;
- l) affrontare eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori coperti dall'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), sostenendo la transizione e promuovendone la decarbonizzazione in conformità delle norme in materia di aiuti di Stato.

(\*) Regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 52).».

g) al paragrafo 3, dopo il primo comma è inserito il comma seguente:

«Nello stabilire l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote, gli Stati membri tengono conto della necessità di continuare ad aumentare i finanziamenti internazionali per il clima nei paesi terzi vulnerabili di cui al primo comma, lettera j).»;

h) al paragrafo 3, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Si considera che gli Stati membri abbiano adempiuto alle disposizioni del presente paragrafo qualora abbiano in atto e attuino politiche di sostegno fiscale o finanziario, in particolare anche nei paesi in via di sviluppo, o politiche normative interne volte a promuovere il sostegno finanziario, che siano definite per gli scopi di cui al primo comma e che abbiano un valore equivalente ai proventi di cui al primo comma.»;

i) al paragrafo 3, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Nelle relazioni presentate a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1999, gli Stati membri informano la Commissione in merito all'utilizzo dei proventi e alle azioni intraprese a norma del presente paragrafo, specificando, se del caso e nel modo opportuno, i proventi utilizzati e le azioni intraprese per attuare i loro piani nazionali integrati per l'energia e il clima presentati a norma di tale regolamento e i loro piani territoriali per una transizione giusta elaborati a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

Le relazioni sono sufficientemente dettagliate da consentire alla Commissione di valutare la conformità degli Stati membri al primo comma.

(\*) Regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo per una transizione giusta (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 1).»;

- j) al paragrafo 4, il primo comma è sostituito dal seguente:

«Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 della presente direttiva per integrare la presente direttiva riguardo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote, comprese le modalità di vendita all'asta necessarie per il trasferimento di una parte dei proventi al bilancio dell'Unione come entrate con destinazione specifica esterna a norma dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, della presente direttiva o come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, per garantire che la vendita si svolga in maniera aperta, trasparente, armonizzata e non discriminatoria. A tal fine, il procedimento deve essere prevedibile, in particolare per quanto riguarda i tempi e la sequenza delle aste, nonché i quantitativi stimati delle quote da rendere disponibili.»;

- k) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione verifica il funzionamento del mercato europeo del carbonio. Ogni anno presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del mercato del carbonio e su altre pertinenti politiche dell'energia e del clima, incluso lo svolgimento delle aste, la liquidità e i volumi scambiati, che riassume le informazioni fornite dall'Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati (*European Securities and Markets Authority* — ESMA), conformemente al paragrafo 6 del presente articolo, e le informazioni fornite dagli Stati membri sulle misure finanziarie di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 6. Se necessario, gli Stati membri garantiscono che ogni informazione pertinente sia trasmessa alla Commissione almeno due mesi prima che quest'ultima approvi la relazione.»;

- l) è aggiunto il paragrafo seguente:

«6. L'ESMA monitora periodicamente l'integrità e la trasparenza del mercato europeo del carbonio, in particolare per quanto riguarda la volatilità del mercato e l'evoluzione dei prezzi, lo svolgimento delle aste, le operazioni di scambio sul mercato per le quote di emissioni e dei relativi derivati, compreso lo scambio fuori borsa, la liquidità e i volumi negoziati, nonché le categorie e il comportamento dei partecipanti al mercato, comprese le posizioni degli intermediari finanziari. L'ESMA include le pertinenti conclusioni e, se necessario, nelle sue valutazioni formula raccomandazioni al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e al Comitato europeo per il rischio sistemico conformemente all'articolo 32, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1095/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Ai fini dei compiti sanciti alla prima frase del presente paragrafo, l'ESMA e le autorità competenti interessate cooperano e si scambiano informazioni dettagliate su tutti i tipi di operazioni conformemente all'articolo 25 del regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*).

(\*) Regolamento (UE) n. 1095/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, che istituisce l'Autorità europea di vigilanza (Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati), modifica la decisione n. 716/2009/CE e abroga la decisione 2009/77/CE della Commissione (GU L 331 del 15.12.2010, pag. 84).

(\*\*) Regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo agli abusi di mercato (regolamento sugli abusi di mercato) e che abroga la direttiva 2003/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 2003/124/CE, 2003/125/CE e 2004/72/CE della Commissione (GU L 173 del 12.6.2014, pag. 1).»;

- 13) l'articolo 10 *bis* è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è così modificato:

- i) dopo il secondo comma sono inseriti i commi seguenti:

«Se un impianto è soggetto all'obbligo di effettuare un audit energetico o di attuare un sistema di gestione dell'energia certificato a norma dell'articolo 8 della direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e se le raccomandazioni della relazione di audit o del sistema di gestione dell'energia certificato non sono attuate, a meno che il tempo di ammortamento degli investimenti in questione superi i tre anni o a meno che i costi di tali investimenti siano sproporzionati, il quantitativo di quote assegnate a titolo gratuito è ridotto del 20 %. 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 o nel sistema di gestione dell'energia certificato per l'impianto interessato.

La Commissione integra la presente direttiva prevedendo, negli atti delegati adottati a norma del presente paragrafo e fatte salve le norme applicabili nel quadro della direttiva 2012/27/UE, norme armonizzate e semplici sotto il profilo amministrativo per l'applicazione del terzo comma del presente paragrafo che garantiscano che l'applicazione della condizionalità non comprometta la parità di condizioni, l'integrità ambientale o la parità di trattamento tra gli impianti in tutta l'Unione. Tali norme armonizzate stabiliscono in particolare calendari, criteri per il riconoscimento delle misure di efficienza energetica attuate e misure alternative di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, utilizzando la procedura per le misure nazionali di attuazione conformemente all'articolo 11, paragrafo 1, della presente direttiva.

La riduzione del 20 % di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica anche ai gestori di impianti i cui livelli di emissione di gas a effetto serra sono superiori all'80° percentile dei livelli di emissione per i pertinenti parametri di riferimento di prodotto, se, oltre ai requisiti di cui tale comma, entro il 1° maggio 2024 non hanno stabilito un piano di neutralità climatica per ciascuno dei suddetti impianti per le attività contemplate dalla presente direttiva. Tale piano contiene gli elementi specificati all'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, ed è redatto in conformità degli atti di esecuzione di cui a tale articolo. L'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, si intende riferito unicamente al livello dell'impianto. Il conseguimento dei traguardi e delle tappe intermedi di cui all'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, terzo comma, lettera b), è verificato per il periodo fino al 31 dicembre 2025 e per il periodo fino al 31 dicembre di ogni quinto anno successivo, conformemente alle procedure di verifica e accreditamento previste dall'articolo 15. Non sono assegnate quote gratuite superiori all'80 % se il conseguimento dei traguardi e delle tappe intermedi non è stato verificato per il periodo fino alla fine del 2025 o per il periodo dal 2026 al 2030.

Le quote che non sono assegnate a causa di una riduzione dell'assegnazione gratuita a norma del terzo e quinto comma del presente paragrafo sono utilizzate per esentare gli impianti dall'adeguamento a norma del paragrafo 5 del presente articolo. Qualora vi siano quote residue, il 50 % delle stesse è messo a disposizione per sostenere l'innovazione a norma del paragrafo 8 del presente articolo. Il restante 50 % delle suddette quote è messo all'asta in conformità dell'articolo 10, paragrafo 1, della presente direttiva, e gli Stati membri dovrebbero utilizzare i rispettivi proventi per far fronte a eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2023/956, sostenendo la transizione e promuovendone la decarbonizzazione conformemente alle norme in materia di aiuti di Stato.

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) 2023/956. Le misure di cui al primo comma del presente paragrafo 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).»;

ii) il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Per ciascun settore e sottosettore, il parametro di riferimento è calcolato, in linea di principio, per i prodotti finali piuttosto che per i materiali in ingresso, in modo da massimizzare le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra e il risparmio in termini di efficienza energetica nell'intero processo produttivo del settore o del sottosettore interessato. Al fine di fornire ulteriori incentivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e migliorare l'efficienza energetica nonché garantire condizioni di parità per gli impianti che utilizzano nuove tecnologie che riducono in parte o eliminano del tutto le emissioni di gas a effetto serra e gli impianti che utilizzano le tecnologie esistenti, i parametri di riferimento ex ante determinati a livello dell'Unione sono riesaminati in relazione alla loro applicazione nel periodo dal 2026 al 2030, in vista di un'eventuale modifica delle definizioni e dei limiti del sistema dei parametri di riferimento di prodotto esistenti, considerando come principi guida il potenziale di utilizzo circolare dei materiali e la necessità che i parametri di riferimento siano indipendenti dalla materia prima e dal tipo di processo di produzione, laddove i processi di produzione abbiano la stessa finalità. La Commissione si adopera per adottare gli atti di esecuzione al fine di determinare i valori riveduti dei parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita a norma del paragrafo 2, terzo comma, il prima possibile e comunque prima dell'inizio del periodo dal 2026 al 2030.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Fatta salva l'applicazione del regolamento (UE) 2023/956, non sono assegnate quote gratuite in relazione alla produzione delle merci elencate nell'allegato I di tale regolamento.

In deroga al primo comma del presente paragrafo, per i primi anni di applicazione del regolamento (UE) 2023/956, la produzione delle merci elencate nell'allegato I di detto regolamento beneficia di quote a titolo gratuito in quantitativi ridotti. Si applica un fattore che riduce l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di tali merci (fattore CBAM). Il fattore CBAM è pari al 100 % per il periodo compreso tra l'entrata in vigore di tale regolamento e la fine del 2025 e, fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 36, paragrafo 2, lettera b), di tale regolamento, è pari al 97,5% nel 2026, al 95 % nel 2027, al 90 % nel 2028, al 77,5 % nel 2029, al 51,5 % nel 2030, al 39 % nel 2031, al 26,5 % nel 2032 e al 14 % nel 2033. Dal 2034 non si applica alcun fattore CBAM.

La riduzione dell'assegnazione gratuita è calcolata annualmente come la quota media della domanda di assegnazioni gratuite per la produzione delle merci elencate nell'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 rispetto alla domanda totale calcolata di assegnazione gratuita per tutti gli impianti, per il periodo pertinente di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della presente direttiva. Nel calcolo si applica il fattore CBAM.

Le quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita sono messe a disposizione per sostenere l'innovazione a norma del paragrafo 8.

Entro il 31 dicembre 2024 e nell'ambito della sua relazione annuale al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 10, paragrafo 5, della presente direttiva, la Commissione valuta i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per le merci soggette al CBAM e prodotte nell'Unione per l'esportazione verso paesi terzi che non applicano l'EU ETS o un meccanismo analogo di fissazione del prezzo del carbonio. La relazione valuta in particolare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori cui si applicherà il CBAM, in particolare il ruolo e l'accelerazione della diffusione dell'idrogeno, nonché gli sviluppi relativi ai flussi commerciali e alle emissioni incorporate delle merci prodotte da tali settori sul mercato globale. Se la relazione conclude che esiste un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per le merci prodotte nell'Unione per l'esportazione verso i paesi terzi che non applicano l'EU ETS o un meccanismo analogo di fissazione del prezzo del carbonio, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa per affrontare tale rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio in un modo conforme alle norme dell'Organizzazione mondiale del commercio, compreso l'articolo XX dell'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio 1994 e che tenga conto della decarbonizzazione degli impianti nell'Unione.»

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 d) del presente comma, tenendo conto della lettera e) del presente comma, 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.»

ii) al terzo comma sono aggiunte le lettere seguenti:

«d) Se il tasso di riduzione annuale supera 2,5 % o è inferiore a 0,3 %, 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.

e) Per il periodo dal 2026 al 2030, il tasso di riduzione annuale per il parametro di riferimento di prodotto per la ghisa allo stato fuso non è interessato dalla modifica delle definizioni dei parametri di riferimento e dei limiti del sistema applicabili a norma del paragrafo 1, ottavo comma.»

iii) 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) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Al fine di rispettare la parte di quote da mettere all'asta di cui all'articolo 10, per ogni anno in cui la somma delle assegnazioni gratuite non raggiunge il quantitativo massimo di quote destinate a essere messe all'asta, la differenza tra le quote assegnate gratuitamente e tale quantitativo massimo è utilizzato per evitare o limitare la riduzione delle assegnazioni gratuite per rispettare la parte di quote da mettere all'asta negli anni successivi. Se, tuttavia, il quantitativo massimo è raggiunto, l'assegnazione gratuita delle quote è adeguata di conseguenza. Tale adeguamento va fatto in modo uniforme. Tuttavia, gli impianti i cui livelli di emissione di gas a effetto serra sono inferiori alla media del 10 % degli impianti più efficienti di un settore o sottosettore dell'Unione per i pertinenti parametri di riferimento in un anno in cui si applica l'adeguamento sono esenti da tale adeguamento.»;

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

«Gli Stati membri dovrebbero adottare misure finanziarie conformemente al secondo e quarto comma del presente paragrafo 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 del presente articolo. Se uno Stato membro spende un importo superiore all'equivalente del 25 % dei proventi delle aste di cui all'articolo 10, paragrafo 3, per l'anno in cui sono stati sostenuti i costi indiretti, esso indica i motivi del superamento di tale importo.»;

g) 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 al primo comma, prima frase, del presente paragrafo.»;

h) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. 345 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere assegnato a titolo gratuito a norma del presente articolo e 80 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 al paragrafo 1 bis del presente articolo, sono messe a disposizione di un fondo ("Fondo per l'innovazione") con l'obiettivo di sostenere l'innovazione nelle tecniche, nei processi e nelle tecnologie a basse e zero emissioni di carbonio che contribuiscono in modo significativo alla decarbonizzazione dei settori contemplati dalla presente direttiva e contribuiscono agli obiettivi "inquinamento zero" e di circolarità, compresi progetti finalizzati all'applicazione su larga scala di tali tecniche, processi e tecnologie in vista di una loro ampia diffusione in tutta l'Unione. Tali progetti presentano un notevole potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e contribuiscono al risparmio energetico e di risorse in linea con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima ed energia per il 2030.

La Commissione anticipa le quote del Fondo per l'innovazione per garantire la disponibilità di risorse sufficienti a promuovere l'innovazione, compresa la diffusione su larga scala.

Le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della cessazione delle loro operazioni 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.

In aggiunta, 5 milioni di quote del quantitativo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafi 5 e 7, relative alle assegnazioni al trasporto aereo per il 2026 sono messe a disposizione per il sostegno all'innovazione di cui al primo comma del presente paragrafo.

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 all'innovazione di cui al primo comma del presente paragrafo.

Il Fondo per l'innovazione copre i settori elencati negli allegati I e III, nonché i prodotti e i processi che sostituiscono quelli ad alta intensità di carbonio prodotti o utilizzati nei settori elencati nell'allegato I, compresi le tecnologie innovative per le energie rinnovabili e lo stoccaggio dell'energia così come la cattura e l'utilizzo del carbonio (CCU) sicuri sotto il profilo ambientale che contribuiscono in modo significativo a mitigare i cambiamenti climatici, in particolare per quanto riguarda le emissioni di processo inevitabili, e aiuta a promuovere lo sviluppo e il funzionamento di progetti mirati alla cattura, al trasporto e allo stoccaggio geologico

di CO<sub>2</sub> (CCS), in particolare per le emissioni inevitabili di processi industriali e la cattura diretta di CO<sub>2</sub> dall'atmosfera con stoccaggio sicuro, sostenibile e permanente (DACs), in luoghi geograficamente equilibrati. Il Fondo per l'innovazione può inoltre sostenere tecnologie e infrastrutture innovative e pionieristiche, compresa la produzione di carburanti a basse e zero emissioni di carbonio, per decarbonizzare i settori di trasporto marittimo, aereo, ferroviario e stradale, ivi comprese le forme di trasporto collettive come il trasporto pubblico e i servizi effettuati con autobus.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, può inoltre sostenere l'elettrificazione e le misure volte a ridurre l'impatto climatico globale di tale settore.

La Commissione presta particolare attenzione ai progetti nei settori contemplati dal regolamento (UE) 2023/956 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 affinché nel periodo dal 2021 al 2030 ai progetti in tali settori sia assegnata una quota significativa dell'equivalente in valore finanziario delle quote di cui al paragrafo 1 bis, quarto comma, del presente articolo. Inoltre, prima del 2027 la Commissione può pubblicare inviti a presentare proposte dedicati ai settori contemplati da tale regolamento.

La Commissione presta inoltre particolare attenzione ai progetti che contribuiscono alla decarbonizzazione del settore marittimo e include temi dedicati a tale scopo negli inviti a presentare proposte del Fondo per l'innovazione, se del caso, anche per elettrificare il trasporto marittimo e affrontarne appieno l'impatto climatico, comprese le emissioni di particolato carbonioso. Tali inviti a presentare proposte tengono anche in particolare considerazione, nei criteri utilizzati per la selezione dei progetti, del potenziale di rafforzamento della protezione della biodiversità e di riduzione dell'inquinamento acustico e idrico dei progetti e degli investimenti.

Il Fondo per l'innovazione può, conformemente al paragrafo 8 bis, sostenere progetti mediante procedure di gara competitive, quali CD, CCD o contratti a premio fisso per sostenere tecnologie di decarbonizzazione per le quali il prezzo del carbonio potrebbe non essere un incentivo sufficiente.

La Commissione cerca di creare sinergie tra il Fondo per l'innovazione e Orizzonte Europa, in particolare in relazione ai partenariati europei, e, se del caso, ricerca sinergie tra il Fondo per l'innovazione e altri programmi dell'Unione.

Sono ammissibili progetti nel territorio di tutti gli Stati membri, compresi progetti su piccola e media scala, e, per le attività marittime, i progetti con un chiaro valore aggiunto per l'Unione. Le tecnologie che ottengono il sostegno devono essere innovative e non ancora commercialmente sostenibili su una scala simile senza supporto, ma costituiscono soluzioni pionieristiche 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, della presente direttiva. I proventi delle aste costituiscono entrate con destinazione specifica esterne conformemente all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*). Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estende su più esercizi possono essere ripartiti in frazioni annue su più esercizi.

La Commissione fornisce, su richiesta, assistenza tecnica agli Stati membri con una scarsa partecipazione effettiva ai progetti nel quadro del Fondo per l'innovazione, al fine di aumentare le capacità dello Stato membro richiedente di sostenere gli sforzi dei promotori di progetti nei rispettivi territori a presentare domande di finanziamento a titolo del Fondo per l'innovazione, al fine di migliorare la partecipazione geografica effettiva a detto Fondo e aumentare la qualità complessiva dei progetti presentati. Relativamente ai finanziamenti a titolo del Fondo per l'innovazione, la Commissione persegue una copertura geografica efficace e basata sulla qualità in tutta l'Unione e a tale riguardo assicura un monitoraggio completo dei progressi e un seguito adeguato.

Previo accordo dei richiedenti, a seguito della chiusura dell'invito a presentare proposte, la Commissione informa gli Stati membri delle domande di finanziamento di progetti nei rispettivi territori e fornisce loro informazioni dettagliate su tali domande al fine di agevolare gli Stati membri nel coordinamento del sostegno ai progetti. La Commissione informa inoltre gli Stati membri in merito all'elenco dei progetti preselezionati prima della concessione del sostegno.

I progetti sono selezionati mediante una procedura di selezione trasparente, in modo tecnologicamente neutro, conformemente agli obiettivi del Fondo per l'innovazione di cui al primo comma del presente paragrafo e sulla base di criteri oggettivi e trasparenti, tenendo conto della misura in cui i progetti forniscono un contributo

significativo ai traguardi dell'Unione in materia di clima ed energia contribuendo nel contempo agli obiettivi "inquinamento zero" e di circolarità in conformità del primo comma del presente paragrafo, e, 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 climaticamente neutra nei settori interessati. È conferita priorità alle tecnologie e ai processi innovativi che affrontano molteplici impatti ambientali. I progetti CCU devono conseguire una netta riduzione delle emissioni e assicurare la prevenzione o lo stoccaggio permanente di CO<sub>2</sub>. 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 riduzione verificata 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. I criteri utilizzati per la selezione dei progetti tengono conto del potenziale di riduzione delle emissioni in più settori offerto da progetti combinati, anche nelle zone limitrofe.

I progetti finanziati dal Fondo per l'innovazione sono tenuti a condividere le conoscenze con altri progetti pertinenti, nonché con i ricercatori con sede nell'Unione che hanno un interesse legittimo. Le condizioni relative alla condivisione delle conoscenze sono definite dalla Commissione negli inviti a presentare proposte.

Gli inviti a presentare proposte sono aperti e trasparenti. Nel preparare gli inviti a presentare proposte, la Commissione si adopera affinché tutti i settori siano debitamente rappresentati. La Commissione adotta misure per garantire che gli inviti siano comunicati nel modo più ampio possibile, in particolare alle piccole e medie imprese.

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, e i settori ammissibili e i requisiti tecnologici per i diversi tipi di sostegno.

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

Entro il 31 dicembre 2023 e successivamente ogni anno, la Commissione riferisce al comitato sui cambiamenti climatici di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 1, della presente direttiva, in merito all'attuazione del Fondo per l'innovazione, fornendo un'analisi dei progetti aggiudicatari dei finanziamenti per settore e per Stato membro, e al contributo previsto di tali progetti all'obiettivo della neutralità climatica nell'Unione stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119. La Commissione presenta inoltre la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio e la rende pubblica.

(\*) 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 CO<sub>2</sub> 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 nella Comunità istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 290 del 6.11.2010, pag. 39).

(\*\*) Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1).»;

i) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«8 bis. Per i CD e i CCD aggiudicati al termine di un meccanismo di gara competitivo, dev'essere prevista un'adeguata copertura mediante impegni di bilancio derivanti dai proventi della vendita all'asta delle quote disponibili nel Fondo per l'innovazione; tali impegni di bilancio possono essere ripartiti in rate annuali su più anni. Per i primi due cicli del meccanismo di gara competitivo, la copertura della responsabilità finanziaria relativa ai CD e ai CCD è pienamente garantita con gli stanziamenti risultanti dai proventi della vendita all'asta delle quote assegnate al Fondo per l'innovazione a norma del paragrafo 8.

Sulla base di una valutazione qualitativa e quantitativa da parte della Commissione dei rischi finanziari derivanti dall'attuazione dei CD e CCD, da effettuarsi dopo la conclusione dei primi due cicli del meccanismo di gara competitivo e ogni qualvolta necessario, conformemente al principio di prudenza, secondo cui le attività e gli utili non devono essere sovrastimati e le passività e le perdite non devono essere sottostimate, la Commissione può, conformemente al potere di cui all'ottavo comma, decidere di coprire solo una parte della responsabilità finanziaria relativa ai CD e CCD con le modalità di cui al primo comma e la parte restante con altre modalità. La Commissione si impegna a limitare il ricorso ad altre modalità di copertura.

Qualora la valutazione concluda che sono necessarie altre modalità di copertura per realizzare appieno il potenziale dei CD e dei CCD, la Commissione cerca una combinazione equilibrata di altre modalità di copertura. In deroga all'articolo 210, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, la Commissione determina la portata del ricorso ad altre modalità di copertura a norma dell'atto delegato di cui all'ottavo comma del presente paragrafo.

La responsabilità finanziaria rimanente è coperta in misura sufficiente, tenendo conto dei principi sanciti al titolo X del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, se necessario, in funzione delle specificità dei CD e dei CCD, in deroga all'articolo 209, paragrafo 2, lettere d) e h), all'articolo 210, paragrafo 1, all'articolo 211, paragrafi 1, 2, 4 e 6, agli articoli 212, 213 e 214, all'articolo 218, paragrafo 1, e all'articolo 219, paragrafi 3 e 6, di tale regolamento. Se del caso, altre modalità di copertura, il tasso di copertura e le necessarie deroghe sono stabiliti in un atto delegato di cui all'ottavo comma del presente paragrafo.

La Commissione non utilizza più del 30 % dei proventi della vendita all'asta delle quote assegnate al Fondo per l'innovazione a norma del paragrafo 8 per la dotazione di CD e CCD.

Il tasso di copertura non è inferiore al 50 % della responsabilità finanziaria totale a carico del bilancio dell'Unione per i CD e i CCD. Nello stabilire il tasso di copertura, la Commissione tiene conto di elementi che possono ridurre i rischi finanziari per il bilancio dell'Unione, al di là degli stanziamenti disponibili nel Fondo per l'innovazione, come l'eventuale condivisione della responsabilità con gli Stati membri su base volontaria o un eventuale meccanismo di riassicurazione da parte del settore privato. La Commissione riesamina il tasso di copertura almeno ogni tre anni a decorrere dalla data di applicazione dell'atto delegato che lo stabilisce per la prima volta.

Al fine di evitare domande speculative, l'accesso alle offerte competitive può essere subordinato al pagamento, da parte dei richiedenti, di una cauzione da incamerare in caso di inadempimento del contratto. Tali cauzioni incamerate sono utilizzate per il Fondo per l'innovazione come entrata con destinazione specifica esterna a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046. Qualsiasi contributo versato all'autorità erogatrice da un beneficiario conformemente alle condizioni del CD o del CCD se il prezzo di riferimento è superiore al prezzo di esercizio ("rientri") è utilizzato per il Fondo per l'innovazione come entrata con destinazione specifica esterna a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, di tale regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 della presente direttiva per integrare la presente direttiva al fine di prevedere e precisare altre modalità di copertura, laddove esistenti, e, se del caso, il tasso di copertura e le necessarie deroghe aggiuntive al titolo X del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 di cui al quarto comma del presente paragrafo, nonché le norme sul funzionamento del meccanismo di gara competitivo, in particolare in relazione alle cauzioni e ai rientri.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di modificare il quinto comma del presente paragrafo innalzando il limite del 30 % di cui al medesimo comma di non più di un totale di 20 punti percentuali, ove necessario, per rispondere a una domanda di CD e CCD, tenendo conto dell'esperienza acquisita nei primi cicli del meccanismo di gara competitivo e considerando la necessità di trovare un equilibrio adeguato nel sostegno del Fondo per l'innovazione tra le sovvenzioni e tali contratti.



Il sostegno finanziario del Fondo per l'innovazione è proporzionato agli obiettivi strategici di cui al presente articolo e non comporta indebite distorsioni del mercato interno. A tal fine, il sostegno è concesso solo per coprire costi aggiuntivi o rischi di investimento che non possono essere sostenuti dagli investitori in normali condizioni di mercato.

8 *ter*. 40 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere assegnato a titolo gratuito a norma del presente articolo e 10 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere messo all'asta a norma dell'articolo 10 della presente direttiva sono resi disponibili per il Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). La Commissione garantisce che le quote destinate al Fondo sociale per il clima siano messe all'asta nel 2025 conformemente ai principi e alle modalità di cui all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva e all'atto delegato adottato conformemente a tale articolo. I proventi di tale vendita all'asta costituiscono entrate con destinazione specifica esterne a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e sono utilizzati conformemente alle norme applicabili al Fondo sociale per il clima.

(\*) Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 1).».

j) il paragrafo 19 è sostituito dal seguente:

«19. Non sono assegnate quote a titolo gratuito a un impianto che abbia cessato l'attività. Si considera che abbiano cessato l'attività gli impianti per i quali è scaduta o è stata revocata l'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra e quelli per i quali l'attività o la ripresa dell'attività sono tecnicamente impossibili.»

k) è aggiunto il paragrafo seguente:

«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.»

14) all'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, sono aggiunti i commi seguenti:

«In uno Stato membro in cui, in media nel periodo dal 2014 al 2018, la quota delle emissioni da teleriscaldamento rispetto al totale dell'Unione di tali emissioni, divisa per la percentuale del PIL di tale Stato membro rispetto al PIL totale dell'Unione, sia superiore a cinque, per il periodo dal 2026 al 2030 al teleriscaldamento è data un'assegnazione supplementare a titolo gratuito pari al 30 % del quantitativo determinato a norma dell'articolo 10 *bis*, a condizione che un volume di investimenti equivalente al valore dell'assegnazione supplementare a titolo gratuito sia investito per ridurre in modo significativo le emissioni prima del 2030, conformemente ai piani in materia di neutralità climatica di cui al terzo comma del presente paragrafo e che il conseguimento dei traguardi e delle tappe intermedi di cui alla lettera b) di tale comma sia confermato dalla verifica effettuata a norma del quarto comma del presente paragrafo.

Entro il 1° maggio 2024 gli operatori del teleriscaldamento definiscono un piano in materia di neutralità climatica per gli impianti per i quali chiedono un'assegnazione supplementare a titolo gratuito conformemente al secondo comma del presente paragrafo. Tale piano deve essere coerente con l'obiettivo di neutralità climatica di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 e stabilisce:

- a) misure e investimenti per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 a livello di impianto o di impresa, escludendo l'uso di crediti di compensazione;
- b) traguardi e tappe intermedi per misurare, entro il 31 dicembre 2025 e, successivamente, ogni cinque anni entro il 31 dicembre, i progressi compiuti verso il raggiungimento della neutralità climatica ai sensi della lettera a) del presente comma;
- c) una stima dell'impatto di ciascuna delle misure e degli investimenti di cui alla lettera a) del presente comma per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Il conseguimento dei traguardi e delle tappe di cui al terzo comma, lettera b), del presente paragrafo è verificato per il periodo fino al 31 dicembre 2025 e, successivamente, per il periodo fino al 31 dicembre di ogni quinto anno, conformemente alle procedure di verifica e accreditamento previste dall'articolo 15. Non sono assegnate quote a titolo gratuito oltre al quantitativo indicato al primo comma del presente paragrafo se il conseguimento dei traguardi e delle tappe intermedi non è stato verificato per il periodo fino alla fine del 2025 o per il periodo dal 2026 al 2030.

La Commissione adotta atti di esecuzione per precisare il contenuto minimo delle informazioni di cui al terzo comma, lettere a), b) e c), del presente paragrafo e il formato dei piani in materia di neutralità climatica di cui a tale comma e all'articolo 10 *bis*, paragrafo 1, quinto comma. La Commissione cerca di creare sinergie con piani simili previsti dal diritto dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2.»;

15) all'articolo 10 *quater*, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. 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.»;

16) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 *quater bis*

#### **Termine anticipato per l'assegnazione di quote a titolo gratuito per un periodo transitorio ai fini della modernizzazione del settore energetico**

In deroga all'articolo 10 *quater*, gli Stati membri interessati possono assegnare quote a titolo gratuito per un periodo transitorio agli impianti a norma di tale articolo solo per gli investimenti effettuati fino al 31 dicembre 2024. Eventuali quote a disposizione degli Stati membri interessati a norma dell'articolo 10 *quater* per il periodo dal 2021 al 2030 che non siano utilizzate per tali investimenti sono, in misura proporzionale determinata dal rispettivo Stato membro:

- a) aggiunte al quantitativo totale di quote che lo Stato membro interessato è tenuto a mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2; o
- b) utilizzate per sostenere gli investimenti nel quadro del Fondo per la modernizzazione di cui all'articolo 10 *quinquies*, conformemente alle norme applicabili alle entrate derivanti dalle quote di cui all'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4.

Entro il 15 maggio 2024 lo Stato membro interessato notifica alla Commissione i rispettivi quantitativi di quote da utilizzare a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, primo comma, lettera a), e, in deroga all'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, seconda frase, a norma dell'articolo 10 *quinquies*.»;

17) l'articolo 10 *quinquies* è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Al fine di 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 è istituito un fondo ("Fondo per la modernizzazione") per il periodo dal 2021 al 2030. 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 devono essere 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 e con gli obiettivi a lungo termine che figurano nell'accordo di Parigi. Lo Stato membro beneficiario può, se del caso, utilizzare le risorse del Fondo per la modernizzazione per finanziare investimenti che interessino le regioni frontaliere limitrofe dell'Unione. Il Fondo per la modernizzazione non fornisce alcun sostegno agli impianti per la produzione di energia che utilizzano combustibili fossili. Tuttavia, le entrate derivanti dalle quote oggetto di una notifica a norma del paragrafo 4 del presente articolo possono essere utilizzate per investimenti riguardanti combustibili fossili gassosi.

Inoltre, qualora l'attività sia considerata ecosostenibile ai sensi del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e sia debitamente giustificata per garantire la sicurezza energetica, le entrate derivanti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, della presente direttiva possono essere utilizzate per investimenti riguardanti combustibili fossili gassosi, a condizione che, per quanto riguarda la produzione di energia, le quote siano messe all'asta prima del 31 dicembre 2027 e, per gli investimenti riguardanti utilizzi del gas a valle, le quote siano messe all'asta prima del 31 dicembre 2028.

(\*) Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Almeno l'80 % delle entrate derivanti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, e dalle quote oggetto di una notifica a norma del paragrafo 4 del presente articolo, e almeno il 90 % delle entrate derivanti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, quarto comma, sono utilizzati per sostenere investimenti nei seguenti settori:

- a) produzione e uso dell'energia elettrica da fonti rinnovabili, incluso l'idrogeno rinnovabile;
- b) riscaldamento e raffrescamento da fonti energetiche rinnovabili;
- c) riduzione del consumo complessivo di energia mediante l'efficienza energetica, anche nei settori dell'industria, dei trasporti, dell'edilizia, dell'agricoltura e dei rifiuti;
- d) stoccaggio dell'energia e modernizzazione delle reti energetiche, comprese la gestione sul versante della domanda, le reti di teleriscaldamento, le reti per la trasmissione dell'energia elettrica, l'aumento delle interconnessioni tra Stati membri e infrastrutture per una mobilità a zero emissioni;
- 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 la società civile e le parti sociali, in modo coerente con le azioni pertinenti previste dagli Stati membri nei loro piani territoriali per una transizione giusta e contribuendo ad esse, in conformità con l'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera k), del regolamento (UE) 2021/1056, ove opportuno.»;

c) il paragrafo 11 è sostituito dal seguente:

«11. Il comitato per gli investimenti riferisce annualmente alla Commissione in merito all'esperienza acquisita nella valutazione degli investimenti, in particolare in termini di riduzione delle emissioni e di costi di abbattimento. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione riesamina, tenendo in considerazione i riscontri del comitato per gli investimenti, i settori per i progetti di cui al paragrafo 2 e sulla base dei quali il comitato per gli investimenti formula le sue raccomandazioni.

Il comitato per gli investimenti provvede alla pubblicazione della relazione annuale. La Commissione presenta la relazione annuale al Parlamento europeo e al Consiglio.»;

18) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 *sexies*

### **Principio “non arrecare un danno significativo”**

A partire dal 1° gennaio 2025, gli Stati membri beneficiari e la Commissione utilizzano i proventi della messa all'asta delle quote destinate al Fondo per l'innovazione ai sensi dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 8, della presente direttiva, e delle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo e quarto comma, della presente direttiva, conformemente ai criteri “non arrecare un danno significativo” di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852, laddove tali proventi siano utilizzati per un'attività economica per la quale sono stati definiti criteri di vaglio tecnico a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera b), di detto regolamento per determinare se l'attività economica arrechi un danno significativo a uno o più obiettivi ambientali pertinenti.»;

19) all'articolo 11, paragrafo 2, la data «28 febbraio» è sostituita dalla data «30 giugno»;

20) il titolo del capo IV è sostituito dal seguente:

«DISPOSIZIONI APPLICABILI AL TRASPORTO AEREO, AL TRASPORTO MARITTIMO E AGLI IMPIANTI FISSI»;

21) 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 siano 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 nei confronti di una società di navigazione provvedono affinché, entro il 30 settembre 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, come verificato 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, come verificato 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, come verificato a norma dell'articolo 3 *octies sexies*.

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

d) dopo il paragrafo 3 sono inseriti i paragrafi seguenti:

«3 -*sexies*. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), le società di navigazione possono restituire il 5 % in meno di quote rispetto alle loro emissioni verificate rilasciate fino al 31 dicembre 2030 da navi di classe ghiaccio, a condizione che tali navi presentino la classe IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente, stabilite sulla base della raccomandazione HELCOM 25/7.

Qualora siano restituite meno quote rispetto alle emissioni verificate, una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ciascun anno, un quantitativo di quote corrispondente a tale differenza è cancellato anziché essere messo all'asta a norma dell'articolo 10.

3 -*quinquies*. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), del presente articolo e all'articolo 16, la Commissione, su richiesta di uno Stato membro, dispone, mediante un atto di esecuzione, che gli Stati membri debbano considerare soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e che non debbano intraprendere alcuna azione nei confronti delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2030 generate dalle tratte effettuate da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera e da navi ro-pax tra un porto di un'isola sotto la giurisdizione dello Stato membro richiedente, sprovvisto di un collegamento stradale o ferroviario con la terraferma e con una popolazione inferiore a 200 000 residenti permanenti, secondo i migliori dati più recenti disponibili nel 2022, e un porto sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro, nonché dalle attività portuali di tali navi in relazione alle suddette tratte.

La Commissione pubblica un elenco delle isole di cui al primo comma e dei porti interessati e lo tiene aggiornato.

3 -*quater*. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), del presente articolo e all'articolo 16, la Commissione, su richiesta congiunta di due Stati membri, uno dei quali non ha frontiere terrestri con un altro Stato membro e l'altro è quello geograficamente più vicino allo Stato membro senza frontiere terrestri, dispone, mediante un atto di esecuzione, che gli Stati membri debbano considerare soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e che non debbano intraprendere alcuna azione nei confronti delle società di navigazione per quanto

riguarda le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2030 generate dalle tratte effettuate da navi passeggeri o da navi ro-pax nell'ambito di un contratto di servizio pubblico transnazionale o di un obbligo di servizio pubblico transnazionale, indicate nella richiesta congiunta, che collegano i due Stati membri, nonché dalle attività portuali di tali navi in relazione alle suddette tratte.

3 -ter. Non sussiste l'obbligo di restituzione delle quote per le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2030 generate dalle tratte tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, comprese le tratte tra i porti all'interno di una regione ultraperiferica e le tratte tra i porti in regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro, nonché dalle attività portuali di tali navi in relazione alle suddette tratte.»;

e) il paragrafo 3 -bis è sostituito dal 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 gestori, operatori aerei e società di navigazione sussistano obblighi estinti. Gli atti delegati a cui fa riferimento l'articolo 19, paragrafo 3, includono le misure necessarie nei casi di cui al presente paragrafo.»;

f) è inserito il paragrafo seguente:

«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 in modo tale da essere legate chimicamente in modo permanente in un prodotto in modo da non entrare nell'atmosfera in condizioni d'uso normali, inclusa qualsiasi attività normale che interviene dopo la fine del ciclo di vita del prodotto.

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva per quanto riguarda i requisiti necessari per considerare che i gas a effetto serra siano legati chimicamente in modo permanente ai sensi del primo comma del presente paragrafo.»;

g) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari per garantire che le quote di emissioni siano cancellate in qualsiasi momento a richiesta della persona che le detiene. In caso di chiusura della capacità di generazione di energia elettrica nel loro territorio a seguito di misure nazionali supplementari, gli Stati membri possono cancellare, e sono fortemente incoraggiati a farlo, quote dal quantitativo totale di quote che gli stessi mettono all'asta di cui all'articolo 10, paragrafo 2, fino a un ammontare corrispondente alle emissioni medie verificate dell'impianto in questione nel corso di un periodo di cinque anni precedente alla chiusura. Lo Stato membro interessato informa la Commissione della prevista cancellazione, o dei motivi per cui non si provvede alla cancellazione, conformemente agli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4.»;

22) all'articolo 14, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«La Commissione adotta atti di esecuzione concernenti le modalità precise per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni e, se opportuno, dei dati riguardanti le attività, rispetto alle attività che figurano all'allegato I della presente direttiva, e degli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO<sub>2</sub> sulle tratte per quali sono comunicate le emissioni a norma della presente direttiva, fondandosi sui principi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni definiti nell'allegato IV della presente direttiva e sui requisiti di cui ai paragrafi 2 e 5 del presente articolo. Tali atti di esecuzione specificano inoltre il potenziale di riscaldamento globale di ciascun gas a effetto serra e tengono conto delle conoscenze scientifiche aggiornate sugli effetti delle emissioni del trasporto aereo diverse dalla CO<sub>2</sub> nelle prescrizioni relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni e dei loro effetti, inclusi gli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO<sub>2</sub>. Tali atti di esecuzione dispongono l'applicazione dei criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva, affinché si consideri che tale 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 siano contabilizzate evitando la doppia contabilizzazione.»;

23) 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) al paragrafo 3, la data «30 aprile» è sostituita dalla data «30 settembre»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. Le sanzioni stabilite al paragrafo 3 si applicano anche alle società di navigazione.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«11 bis. Nel caso in cui una società di navigazione non abbia rispettato gli obblighi di restituzione 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, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, può 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, ciascuno 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 interessata nei suoi porti fino a quando questa non adempia i suoi obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12. Se la nave batte bandiera di uno Stato membro e fa ingresso o si trova in uno dei suoi porti, lo Stato membro in questione, dopo aver dato alla società di navigazione interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, nega le spedizioni alla nave fino a quando la società di navigazione non adempia i suoi obblighi di restituzione.

Qualora si constati che una nave di una società di navigazione di cui al primo comma si trova in uno dei porti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, lo Stato membro interessato, dopo aver dato alla società di navigazione interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, può emettere un ordine dello Stato di bandiera di diniego delle spedizioni fino a quando la società di navigazione non adempia i suoi obblighi di restituzione. Essa ne informa la Commissione, l'EMSA e gli altri Stati membri. A seguito dell'emissione di tale ordine dello Stato membro di bandiera di diniego delle spedizioni, ogni Stato membro adotta le stesse misure che devono essere adottate a seguito dell'emissione di un ordine di espulsione ai sensi del primo comma, seconda frase.

Il presente paragrafo non pregiudica le norme marittime internazionali applicabili nel caso di navi in difficoltà.»;

24) l'articolo 18 *ter* è sostituito dal seguente:

«Articolo 18 *ter*

#### **Assistenza della Commissione, dell'EMSA e di altre organizzazioni pertinenti**

1. Ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti dall'articolo 3 *quater*, paragrafo 4, e dagli articoli 3 *octies*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies*, 3 *octies septies*, 3 *octies octies* e 18 *bis*, la Commissione, lo Stato membro di riferimento e le autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione possono chiedere l'assistenza dell'EMSA o di un'altra organizzazione pertinente e possono concludere a tal fine opportuni accordi con tali organizzazioni.

2. La Commissione, assistita dall'EMSA, si adopera per sviluppare strumenti e orientamenti adeguati per agevolare e coordinare le attività di verifica e di esecuzione connesse all'applicazione della presente direttiva al trasporto marittimo. Per quanto possibile, tali orientamenti e strumenti sono messi a disposizione degli Stati membri e dei verificatori ai fini della condivisione delle informazioni e al fine di garantire una più rigorosa applicazione delle misure nazionali di recepimento della presente direttiva.»;

25) l'articolo 23 è così modificato:

a) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 6, all'articolo 3 *quinqüies*, paragrafo 3, all'articolo 10, paragrafo 4, all'articolo 10 *bis*, paragrafi 1, 8 e 8 *bis*, all'articolo 10 *ter*, paragrafo 5, all'articolo 12, paragrafo 3 *ter*, all'articolo 19, paragrafo 3, all'articolo 22, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 24 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 25 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 28 *quater* e all'articolo 30 *undecies*, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dall'8 aprile 2018.

3. La delega di potere di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 6, all'articolo 3 *quinqüies*, paragrafo 3, all'articolo 10, paragrafo 4, all'articolo 10 *bis*, paragrafi 1, 8 e 8 *bis*, all'articolo 10 *ter*, paragrafo 5, all'articolo 12, paragrafo 3 *ter*, all'articolo 19, paragrafo 3, all'articolo 22, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 24 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 25 *bis*, paragrafo 1, all'articolo 28 *quater* e all'articolo 30 *undecies*, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.»;

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. L'atto delegato adottato ai sensi all'articolo 3 *quater*, paragrafo 6, dell'articolo 3 *quinqüies*, paragrafo 3, dell'articolo 10, paragrafo 4, dell'articolo 10 *bis*, paragrafi 1, 8 o 8 *bis*, dell'articolo 10 *ter*, paragrafo 5, dell'articolo 12, paragrafo 3 *ter*, dell'articolo 19, paragrafo 3, dell'articolo 22, dell'articolo 24, paragrafo 3, dell'articolo 24 *bis*, paragrafo 1, dell'articolo 25 *bis*, paragrafo 1, dell'articolo 28 *quater* o dell'articolo 30 *undecies*, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

26) l'articolo 29 è sostituito dal seguente:

«Articolo 29

### **Relazione al fine di assicurare un migliore funzionamento del mercato del carbonio**

Qualora le relazioni periodiche sul mercato del carbonio di cui all'articolo 10, paragrafi 5 e 6, dimostrino che il mercato del carbonio non funziona correttamente, la Commissione presenta entro tre mesi una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La relazione può essere accompagnata, se del caso, da proposte legislative volte a migliorare la trasparenza e l'integrità sul mercato del carbonio, compresi i relativi mercati degli strumenti derivati, e a definire le misure correttive per migliorarne il funzionamento e rafforzare la prevenzione e l'individuazione delle attività di abuso di mercato.»;

27) l'articolo 29 *bis* è sostituito dal seguente:

«Articolo 29 *bis*

### **Misure in caso di fluttuazioni eccessive dei prezzi**

1. Se il prezzo medio delle quote per i sei mesi civili precedenti è superiore a 2,4 volte il prezzo medio delle quote per il periodo di riferimento dei due anni precedenti, 75 milioni di quote sono svincolati dalla riserva stabilizzatrice del mercato a norma dell'articolo 1, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814.

Il prezzo delle quote di cui al primo comma del presente paragrafo è, per le quote di cui ai capi II e III, il prezzo delle aste effettuate conformemente agli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4.

Il periodo di riferimento dei due anni precedenti di cui al primo comma è il periodo di due anni che termina prima del primo mese del periodo di sei mesi civili di cui al medesimo comma.

Se la condizione di cui al primo comma del presente paragrafo è soddisfatta e il paragrafo 2 non è applicabile, la Commissione pubblica un avviso in tal senso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* indicando la data in cui la condizione è stata soddisfatta.

La Commissione pubblica, entro i primi tre giorni lavorativi di ogni mese, il prezzo medio delle quote per i sei mesi civili precedenti e il prezzo medio delle quote per il periodo di riferimento dei due anni precedenti. Se la condizione di cui al primo comma non è soddisfatta, la Commissione pubblica anche il livello che il prezzo medio delle quote dovrebbe raggiungere il mese successivo al fine di soddisfare la condizione di cui a tale comma.

2. Quando è soddisfatta la condizione per lo svincolo delle quote dalla riserva stabilizzatrice del mercato a norma del paragrafo 1, la condizione di cui a tale paragrafo non è considerata nuovamente soddisfatta prima che siano trascorsi almeno dodici mesi dalla fine del precedente svincolo.

3. Le modalità di applicazione delle misure di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono stabilite negli atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 4.»;

28) l'articolo 30 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La presente direttiva è oggetto di riesame alla luce degli sviluppi internazionali e degli sforzi intrapresi per conseguire gli obiettivi a lungo termine dell'accordo di Parigi e di qualsiasi impegno in materia derivante dalle Conferenze delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Le misure volte a sostenere talune industrie ad alta intensità energetica che possono essere oggetto di una rilocalizzazione delle emissioni di carbonio di cui agli articoli 10 *bis* e 10 *ter* della presente direttiva sono oggetto di riesame alla luce delle misure di politica climatica in altre importanti economie. In tale contesto la Commissione valuta inoltre se le misure relative alla compensazione dei costi indiretti debbano essere ulteriormente armonizzate. Le misure applicabili ai settori CBAM sono oggetto di riesame alla luce dell'applicazione del regolamento (UE) 2023/956. Entro il 1° gennaio 2028, e successivamente ogni due anni, nell'ambito delle sue relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 30, paragrafo 6, di detto regolamento, la Commissione valuta l'impatto del CBAM sul rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, anche in relazione alle esportazioni.

La relazione valuta la necessità di adottare misure supplementari, comprese misure legislative, per affrontare i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio nel contesto di ogni bilancio globale concordato nel quadro dell'accordo di Parigi, con particolare riguardo alla necessità di ulteriori politiche e misure dell'Unione in vista delle necessarie riduzioni dei gas a effetto serra da parte dell'Unione e dei suoi Stati membri, anche per quanto riguarda il fattore lineare di cui all'articolo 9 della presente direttiva. La Commissione, se del caso, può presentare al Parlamento europeo e al Consiglio proposte legislative di modifica della presente direttiva, in particolare al fine di garantire il rispetto dell'obiettivo della neutralità climatica di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 e dei traguardi climatici dell'Unione di cui all'articolo 4 di tale regolamento. Nel formulare le proposte legislative, la Commissione prende a tal fine in considerazione, tra l'altro, il bilancio di previsione indicativo di gas a effetto serra dell'Unione per il periodo dal 2030 al 2050 di cui all'articolo 4, paragrafo 4, di detto regolamento.»;

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«5. Entro il 31 luglio 2026 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione, corredata, se del caso, di una proposta legislativa e di una valutazione d'impatto, che esamina:

a) in che modo le emissioni negative generate dai gas a effetto serra catturati dall'atmosfera e stoccati in modo sicuro e permanente potrebbero essere contabilizzate e in che modo tali emissioni negative potrebbero essere coperte dallo scambio di quote di emissioni, includendo se del caso un ambito di applicazione chiaro e criteri rigorosi per tale copertura e garanzie per fare in modo che detti assorbimenti non compensino le necessarie riduzioni delle emissioni conformemente agli obiettivi climatici dell'Unione stabiliti dal regolamento (UE) 2021/1119;

b) la fattibilità di abbassare le soglie di potenza termica nominale totale di 20 MW per le attività di cui all'allegato I a partire dal 2031;



c) se tutte le emissioni di gas a effetto serra disciplinate dalla presente direttiva siano effettivamente contabilizzate e se sia effettivamente evitato il doppio conteggio; in particolare, valuta il conteggio delle emissioni di gas a effetto serra che si ritiene siano state catturate e utilizzate in un prodotto in un modo diverso da quello di cui all'articolo 12, paragrafo 3 *ter*.

6. In sede di riesame della presente direttiva, conformemente ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, la Commissione analizza come si possano stabilire collegamenti tra EU ETS e altri mercati del carbonio senza ostacolare il conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica e dei traguardi dell'Unione in materia di clima stabiliti dal regolamento (UE) 2021/1119.

7. Entro il 31 luglio 2026 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta la fattibilità dell'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS, anche in vista della loro inclusione a partire dal 2028, e valutando la potenziale necessità di consentire agli Stati membri di non partecipare fino al 31 dicembre 2030. A tale riguardo, la Commissione tiene conto dell'importanza di tutti i settori che contribuiscono alla riduzione delle emissioni e della potenziale deviazione dei rifiuti verso lo smaltimento in discarica nell'Unione e le esportazioni di rifiuti verso paesi terzi. La Commissione tiene inoltre conto di criteri pertinenti quali gli effetti sul mercato interno, le potenziali distorsioni della concorrenza, l'integrità ambientale, l'allineamento agli obiettivi della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e la solidità e precisione per quanto riguarda il monitoraggio e il calcolo delle emissioni. La Commissione, se del caso e fatto salvo l'articolo 4 di tale direttiva, correda tale relazione di una proposta legislativa per applicare le disposizioni del presente capo alle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra e all'assegnazione e al rilascio di quote supplementari per gli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani e per prevenire potenziali deviazioni di rifiuti.

Nella relazione di cui al primo comma, la Commissione valuta anche la possibilità di includere nell'EU ETS altri processi di gestione dei rifiuti, in particolare le discariche che generano emissioni di metano e protossido di azoto nell'Unione. La Commissione, se del caso, può accludere a tale relazione una proposta legislativa volta a includere tali altri processi di gestione dei rifiuti nell'EU ETS.

(\*) Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).»;

29) il capo seguente è aggiunto dopo l'articolo 30:

«CAPO IV *bis*

SISTEMA PER LO SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONI PER I SETTORI DELL'EDILIZIA E DEL TRASPORTO STRADALE E ULTERIORI SETTORI

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 e III.

Articolo 30 *ter*

### **Autorizzazione 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 del presente articolo.

2. Una domanda presentata dal soggetto regolamentato all'autorità competente a norma del paragrafo 1 del presente articolo 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 di cui all'allegato III, e le modalità con le quali il soggetto li immette in consumo;
- c) l'uso finale 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 esecuzione di cui agli articoli 14 e 30 *septies*;
- e) un riassunto non tecnico delle informazioni di cui alle lettere da a) a d) del presente paragrafo.

3. L'autorità competente rilascia un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra al soggetto regolamentato di cui al paragrafo 1 del presente articolo 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:

- a) il nome e l'indirizzo del soggetto regolamentato;
- b) una descrizione delle modalità con le quali il soggetto regolamentato immette in consumo i combustibili nei settori contemplati dal presente capo;
- c) un elenco dei combustibili che il soggetto regolamentato immette in consumo nei settori contemplati dal presente capo;
- d) un piano di monitoraggio conforme alle prescrizioni stabilite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 14;
- e) le prescrizioni in materia di comunicazione stabilite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 14;
- f) l'obbligo di restituire un numero di quote di emissioni, emesse a nome del presente capo, pari alle emissioni totali di ciascun anno civile, come verificato a norma dell'articolo 15, entro il termine stabilito all'articolo 30 *sexies*, paragrafo 2.

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 esecuzione 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 di quote di emissione a livello dell'Unione**

1. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione rilasciate a norma del presente capo ogni anno a partire dal 2027 diminuisce 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 il quantitativo diminuisce ogni anno di un fattore lineare di riduzione del 5,10 %. Entro il 1° gennaio 2025 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il 2027.

2. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione 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 5,38 %, salvo se si applicano le condizioni indicate all'allegato III *bis*, punto 1, nel qual caso il quantitativo diminuisce di un fattore di riduzione lineare adattato secondo le regole stabilite all'allegato III *bis*, punto 2. Entro il 30 giugno 2027 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il 2028 e, se necessario, il fattore lineare di riduzione adattato.

3. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione rilasciate a norma del presente capo è adeguato ogni anno, a decorrere dal 2028, per compensare il quantitativo di quote restituite nei casi in cui non sia stato possibile evitare il doppio conteggio delle emissioni o in cui siano state restituite quote per emissioni non contemplate dal presente capo, come previsto dall'articolo 30 *septies*, paragrafo 5. L'adeguamento corrisponde al quantitativo totale delle quote contemplate dal presente capo che sono state compensate nel pertinente anno di riferimento a norma degli atti di esecuzione di cui all'articolo 30 *septies*, paragrafo 5, secondo comma.

4. Uno Stato membro che, a norma dell'articolo 30 *undecies*, estenda unilateralmente l'attività di cui all'allegato III a settori non elencati in tale allegato provvede affinché i soggetti regolamentati interessati presentino all'autorità competente, entro il 30 aprile dell'anno in questione, una relazione debitamente motivata conformemente all'articolo 30 *septies*. Se i dati presentati sono debitamente motivati, l'autorità competente ne informa la Commissione entro il 30 giugno dell'anno in questione. Il quantitativo di quote da rilasciare a norma del paragrafo 1 del presente articolo è adeguato tenendo conto delle relazioni debitamente motivate presentate dai soggetti regolamentati.

*Articolo 30 quinquies*

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

1. A decorrere dal 2027 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 e III della presente direttiva.

2. La messa all'asta delle quote di cui al presente capo inizia nel 2027 con un quantitativo corrispondente al 130 % dei volumi d'asta per il 2027 stabiliti sulla base del quantitativo di quote a livello dell'Unione per l'anno in questione e delle quote e dei volumi d'asta rispettivi a norma dei paragrafi da 3 a 6 del presente articolo. Il 30 % aggiuntivo da mettere all'asta è utilizzato unicamente per la restituzione delle quote a norma dell'articolo 30 *sexies*, paragrafo 2, e può essere messo all'asta fino al 31 maggio 2028. Il 30 % aggiuntivo è detratto dai volumi d'asta per il periodo dal 2029 al 2031. Le condizioni per le aste di cui al presente paragrafo sono stabilite conformemente al paragrafo 7 del presente articolo e all'articolo 10, paragrafo 4.

Nel 2027 600 milioni di quote disciplinate dal presente capo sono costituite come dotazione iniziale della 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 messi all'asta e tutti i proventi di tali aste sono messi a disposizione del Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955 fino al 2032.

4. Dal quantitativo rimanente di quote e al fine di generare, insieme ai proventi delle quote di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8 *ter*, della presente direttiva, un importo massimo di 65 000 000 000 EUR, la Commissione garantisce che un quantitativo aggiuntivo di quote di cui al presente capo sia messo all'asta e che i proventi di tali aste siano messi a disposizione del Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955 fino al 2032.

La Commissione garantisce che le quote destinate al Fondo sociale per il clima di cui al paragrafo 3 del presente articolo e al presente paragrafo siano messe all'asta conformemente ai principi e alle modalità di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e agli atti delegati adottati a norma di tale articolo.

I proventi della vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 3 del presente articolo e al presente paragrafo costituiscono entrate con destinazione specifica esterne a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e sono utilizzati conformemente alle norme applicabili al Fondo sociale per il clima.

L'importo annuo assegnato al Fondo sociale per il clima conformemente all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8 *ter*, al paragrafo 3 del presente articolo e al presente paragrafo non supera:

- a) per il 2026, 4 000 000 000 EUR;
- b) per il 2027, 10 900 000 000 EUR;

- c) per il 2028, 10 500 000 000 EUR;
- d) per il 2029, 10 300 000 000 EUR;
- e) per il 2030, 10 100 000 000 EUR;
- f) per il 2031, 9 800 000 000 EUR;
- g) per il 2032, 9 400 000 000 EUR.

Qualora il sistema per lo scambio di quote di emissioni stabilito a norma del presente capo sia rinviato al 2028 conformemente all'articolo 30 *duodecies*, l'importo massimo da mettere a disposizione del Fondo sociale per il clima a norma del primo comma del presente paragrafo è pari a 54 600 000 000 EUR. In tal caso, gli importi annui assegnati al Fondo sociale per il clima non superano cumulativamente, per gli anni 2026 e 2027, 4 000 000 000 EUR e, per il periodo dal 1° gennaio 2028 al 31 dicembre 2032, l'importo annuo pertinente non supera:

- a) per il 2028, 11 400 000 000 EUR;
- b) per il 2029, 10 300 000 000 EUR;
- c) per il 2030, 10 100 000 000 EUR;
- d) per il 2031, 9 800 000 000 EUR;
- e) per il 2032, 9 000 000 000 EUR.

Qualora i proventi della vendita all'asta di cui al paragrafo 5 del presente articolo siano stabiliti come risorsa propria a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, l'articolo 10 *bis*, paragrafo 8 *ter*, della presente direttiva, il paragrafo 3 del presente articolo e il presente paragrafo non si applicano.

5. Il quantitativo totale di quote di cui al presente capo, previa detrazione dei quantitativi di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo, 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 le categorie di fonti di emissione di cui all'allegato III, secondo comma, lettere b), c) e d), della presente direttiva per la media del periodo dal 2016 al 2018 dello Stato membro interessato, come da riesame completo a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento.

6. Gli Stati membri determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 5 del presente articolo, ad eccezione dei proventi che costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in conformità del paragrafo 4 del presente articolo o dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano i loro proventi o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi per una o più delle finalità di cui all'articolo 10, paragrafo 3, della presente direttiva, dando priorità alle attività che possono contribuire ad affrontare gli aspetti sociali dello scambio di quote di emissioni a norma del presente capo, o per una o più delle seguenti finalità:

- 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, e degli articoli 12 e 20 della direttiva 2012/27/UE, 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 al trasporto pubblico 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;
- c) misure intese a finanziare il loro piano sociale per il clima conformemente all'articolo 15 del regolamento (UE) 2023/955;
- d) misure volte a concedere una compensazione finanziaria ai consumatori finali di combustibili nei casi in cui non sia stato possibile evitare il doppio conteggio delle emissioni o in cui siano state restituite quote di emissioni non contemplate dal presente capo, come previsto dall'articolo 30 *septies*, paragrafo 5.

Si considera che gli Stati membri abbiano rispettato le disposizioni di cui al presente paragrafo qualora abbiano in atto e attuino 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 del presente paragrafo e che abbiano un valore equivalente ai proventi di cui a tale comma 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.

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

*Articolo 30 sexies*

### **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 dei paragrafi 3, 3 bis, 4, seconda e terza frase, e 5 di tale articolo. 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 2028 gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 maggio di ogni anno, il soggetto regolamentato restituisca un quantitativo di quote di emissioni disciplinate dal presente capo pari alle emissioni totali del soggetto regolamentato, corrispondente alla quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III nel corso dell'anno civile precedente, come verificato a norma degli articoli 15 e 30 *septies*, e affinché tali quote siano successivamente cancellate.

3. Fino al 31 dicembre 2030, in deroga ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, qualora un soggetto regolamentato stabilito in un determinato Stato membro sia assoggettato a una tassa nazionale sul carbonio in vigore per gli anni dal 2027 al 2030, che copre l'attività di cui all'allegato III, l'autorità competente dello Stato membro interessato può esentare tale soggetto regolamentato dall'obbligo di restituire le quote di cui al paragrafo 2 del presente articolo per un determinato anno di riferimento, a condizione che:

- a) lo Stato membro interessato notifichi alla Commissione tale tassa nazionale sul carbonio entro il 31 dicembre 2023 e la normativa nazionale che stabilisce le aliquote d'imposta applicabili per gli anni dal 2027 al 2030 sia entrata in vigore entro quella data; lo Stato membro interessato notifica alla Commissione ogni successiva modifica della tassa nazionale sul carbonio;
- b) per l'anno di riferimento, la tassa nazionale sul carbonio dello Stato membro interessato effettivamente pagata da tale soggetto regolamentato sia superiore al prezzo medio di aggiudicazione dell'asta del sistema per lo scambio di quote di emissione stabilito a norma del presente capo;
- c) il soggetto regolamentato rispetti pienamente gli obblighi di cui all'articolo 30 *ter* in materia di autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra e all'articolo 30 *septies* in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle sue emissioni;
- d) lo Stato membro interessato notifichi alla Commissione l'applicazione di siffatte esenzioni e il corrispondente quantitativo di quote da cancellare a norma della lettera g) del presente comma e degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, entro il 31 maggio dell'anno successivo all'anno di riferimento;
- e) la Commissione non sollevi obiezioni all'applicazione della deroga in quanto la misura notificata non è conforme alle condizioni di cui al presente paragrafo, entro tre mesi dalla notifica di cui alla lettera a) del presente comma o entro un mese dalla notifica per l'anno pertinente di cui alla lettera d) del presente comma;

- f) lo Stato membro interessato non metta all'asta il quantitativo di quote di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 5, per un determinato anno di riferimento fino a quando il quantitativo di quote da cancellare a norma del presente paragrafo non è determinato conformemente alla lettera g) del presente comma; lo Stato membro interessato non mette all'asta alcun quantitativo aggiuntivo di quote a norma dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 2, primo comma;
- g) lo Stato membro interessato cancelli un quantitativo di quote dalla quantità totale di quote che deve mettere all'asta, di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 5, per l'anno di riferimento, che è pari alle emissioni verificate del soggetto regolamentato a norma del presente capo per l'anno di riferimento; se il quantitativo di quote ancora da mettere all'asta nell'anno di riferimento in seguito all'applicazione della lettera f) del presente comma è inferiore al quantitativo di quote da cancellare a norma del presente paragrafo, lo Stato membro interessato provvede a cancellare il quantitativo di quote corrispondente alla differenza entro la fine dell'anno successivo all'anno di riferimento; e
- h) lo Stato membro interessato si impegni, al momento della prima notifica di cui alla lettera a) del presente comma, ad utilizzare per una o più delle misure elencate o di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 6, primo comma, un importo equivalente ai proventi cui si sarebbe applicato l'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 6, in assenza di tale deroga; si applica l'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 6, secondo e terzo comma, e la Commissione provvede affinché le informazioni ricevute a norma dello stesso siano conformi all'impegno assunto a norma della presente lettera.

Il quantitativo delle quote da cancellare a norma del primo comma, lettera g), del presente paragrafo non incide sulle entrate con destinazione specifica esterne stabilite a norma dell'articolo 30, paragrafo 4, della presente direttiva o, qualora sia stato stabilito a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, sulle risorse proprie del bilancio dell'Unione a norma della decisione (UE, Euratom) 2020/2053 del Consiglio (\*\*\*) derivanti dai proventi della vendita all'asta di quote a norma dell'articolo 30 *quinquies* della presente direttiva.

4. Gli ospedali che non rientrano nel capo III possono ricevere una compensazione finanziaria per i costi che sono stati loro trasferiti a causa della restituzione delle quote di cui al presente capo. A tal fine si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni del presente capo applicabili ai casi di doppio conteggio.

#### 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 a un'attività elencata 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;
- e) il riferimento alla data nell'articolo 15 va inteso come riferimento al 30 aprile.

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 esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2028 gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno fino al 2030, ciascun soggetto regolamentato comunichi la quota media dei costi relativi alla restituzione delle quote di cui al presente capo che ha trasferito ai consumatori per l'anno precedente. La Commissione adotta atti di esecuzione concernenti i requisiti e i modelli di tali relazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2. La Commissione valuta le relazioni presentate e riferisce annualmente le sue conclusioni al Parlamento europeo e al Consiglio. Qualora la Commissione riscontri l'esistenza di prassi scorrette per quanto riguarda il trasferimento dei costi del carbonio, la relazione può essere corredata, se del caso, di proposte legislative volte ad affrontare tali prassi scorrette.

4. Gli Stati membri provvedono affinché ciascun soggetto regolamentato titolare di un'autorizzazione a norma dell'articolo 30 *ter* al 1° gennaio 2025 comunichi le proprie emissioni storiche per il 2024 entro il 30 aprile 2025.

5. Gli Stati membri provvedono affinché i soggetti regolamentati siano in grado di identificare e documentare, in modo affidabile e accurato, per tipo di combustibile, le quantità esatte di combustibile immesso in consumo utilizzato per la combustione nei settori 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 limitare il rischio di doppio conteggio delle emissioni di cui al presente capo e delle emissioni di cui ai capi II e III, nonché il rischio di restituzione di quote per emissioni non contemplate dal presente capo.

La Commissione adotta atti di esecuzione riguardanti le norme dettagliate per evitare il doppio conteggio e la restituzione di quote per emissioni non contemplate dal presente capo, nonché per fornire una compensazione finanziaria ai consumatori finali dei combustibili nei casi in cui non sia possibile evitare tale doppio conteggio o restituzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2. Il calcolo della compensazione finanziaria per i consumatori finali dei combustibili si basa sul prezzo medio delle quote nelle aste effettuate in conformità degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, nel pertinente anno di riferimento.

6. I principi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di cui al presente capo sono stabiliti nell'allegato IV, parte C.

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

8. Gli Stati membri possono consentire l'applicazione di misure semplificate di monitoraggio, comunicazione e verifica per i soggetti regolamentati le cui emissioni annue corrispondenti ai quantitativi di combustibili immessi in consumo siano inferiori a 1 000 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente, conformemente agli atti di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1.

*Articolo 30 octies*

### **Amministrazione**

Gli articoli 13 e 15 *bis*, l'articolo 16, paragrafi 1, 2, 3, 4 e 12, e 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 degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva è superiore al doppio del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti nelle aste relative alle quote di cui al presente capo, 50 milioni di quote di cui al presente capo sono svincolati dalla riserva stabilizzatrice del mercato conformemente all'articolo 1 *bis*, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814.

Per gli anni 2027 e 2028, la condizione di cui al primo comma è soddisfatta se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio delle quote è superiore a 1,5 volte il prezzo medio delle quote durante il periodo di riferimento dei sei mesi consecutivi precedenti.

2. Ogniqualvolta il prezzo medio delle quote di cui al paragrafo 1 del presente articolo supera un prezzo di 45 EUR per un periodo di due mesi consecutivi, 20 milioni di quote contemplate dal presente capo sono svincolati dalla riserva stabilizzatrice del mercato a norma dell'articolo 1 *bis*, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814. Si applica l'indicizzazione basata sull'indice europeo dei prezzi al consumo per il 2020. Le quote sono svincolate tramite il meccanismo stabilito al presente paragrafo fino al 31 dicembre 2029.

3. Se il prezzo medio delle quote di cui al paragrafo 1 del presente articolo è superiore al triplo del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti, 150 milioni di quote di cui al presente capo sono svincolate dalla riserva stabilizzatrice del mercato conformemente all'articolo 1 bis, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814.
4. Se la condizione di cui al paragrafo 2 è soddisfatta lo stesso giorno della condizione di cui al paragrafo 1 o 3, le quote supplementari sono svincolate soltanto a norma del paragrafo 1 o 3.
5. Prima del 31 dicembre 2029, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta se il meccanismo di cui al paragrafo 2 sia stato efficace e se debba essere mantenuto. La Commissione, se del caso, correda tale relazione di una proposta legislativa destinata al Parlamento europeo e al Consiglio e volta a modificare la presente direttiva al fine di adeguare tale meccanismo.
6. Ove siano state soddisfatte una o più delle condizioni di cui al paragrafo 1, 2 o 3 e abbiano portato allo svincolo di quote, le quote supplementari non sono svincolate a norma del presente articolo prima dei 12 mesi successivi.
7. Se, entro la seconda metà del periodo di 12 mesi di cui al paragrafo 6 del presente articolo, la condizione di cui al paragrafo 2 del presente articolo è stata nuovamente soddisfatta, la Commissione, assistita dal comitato istituito dall'articolo 44 del regolamento (UE) 2018/1999, valuta l'efficacia della misura e può decidere, mediante un atto di esecuzione, che il paragrafo 6 del presente articolo non si applichi. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2, della presente direttiva.
8. Ove siano state soddisfatte una o più delle condizioni di cui al paragrafo 1, 2 o 3 e non sia applicabile il paragrafo 6, la Commissione pubblica senza indugio un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* relativo alla data in cui tale condizione o tali condizioni sono state soddisfatte.
9. Gli Stati membri soggetti all'obbligo di fornire un piano d'azione correttivo a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2018/842 tengono debitamente conto degli effetti di uno svincolo di quote supplementari a norma del paragrafo 2 del presente articolo nel corso dei due anni precedenti al momento di prendere in considerazione ulteriori interventi da attuare in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera c), di tale regolamento al fine di adempiere ai loro obblighi a norma dello stesso.

*Articolo 30 decies*

### **Riesame del presente capo**

Entro il 1° gennaio 2028 la Commissione relaziona 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. Se del caso, la Commissione correda tale relazione di una proposta legislativa di modifica del presente capo. Entro il 31 ottobre 2031 la Commissione valuta la fattibilità dell'integrazione dei settori di cui all'allegato III della presente direttiva nell'EU ETS che copre i settori elencati nell'allegato I della presente direttiva.

*Articolo 30 undecies*

### **Procedure per l'estensione unilaterale dell'attività di cui all'allegato III ad altri settori non soggetti ai capi II e III**

1. A partire dal 2027 gli Stati membri possono estendere l'attività di cui all'allegato III a settori non elencati in tale allegato e applicare quindi lo scambio di quote di emissioni a norma del presente capo in tali settori, tenendo conto di tutti i criteri pertinenti, in particolare gli effetti sul mercato interno, le potenziali distorsioni della concorrenza, l'integrità ambientale del sistema per lo scambio di quote di emissioni istituito a norma del presente capo e l'affidabilità del sistema di monitoraggio e comunicazione previsto, a condizione che l'estensione dell'attività di cui a tale allegato sia approvata dalla Commissione.



Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo all'approvazione di un'estensione ai sensi del primo comma del presente paragrafo, all'autorizzazione per il rilascio di quote supplementari e all'autorizzazione di altri Stati membri a estendere l'attività di cui all'allegato III. In sede di adozione di tali atti delegati, la Commissione può inoltre integrare l'estensione con ulteriori norme che disciplinino le misure volte ad affrontare eventuali casi di doppio conteggio, anche per il rilascio di quote supplementari per compensare le quote restituite per l'uso di combustibili nelle attività elencate nell'allegato I. Tutte le misure finanziarie da parte degli Stati membri a favore di società in settori e sottosettori esposti a un rischio concreto di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, a causa di costi indiretti significativi sostenuti in relazione ai costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi del combustibile a causa dell'estensione unilaterale, si conformano alle norme sugli aiuti di Stato e non causano indebite distorsioni della concorrenza sul mercato interno.

2. Le quote supplementari rilasciate in virtù di un'autorizzazione a norma del presente articolo sono messe all'asta conformemente ai requisiti di cui all'articolo 30 *quinquies*. In deroga all'articolo 30 *quinquies*, paragrafi da 1 a 6, gli Stati membri che hanno esteso unilateralmente l'attività di cui all'allegato III conformemente al presente articolo determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta di tali quote supplementari.

*Articolo 30 duodecies*

### **Rinvio dello scambio di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto su strada e per ulteriori settori fino al 2028 in caso di prezzi eccezionalmente elevati dell'energia**

1. Entro il 15 luglio 2026 la Commissione pubblica un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* in cui indica se una o entrambe le seguenti condizioni sono soddisfatte:

- a) il prezzo medio del gas sul TTF per i sei mesi civili che terminano il 30 giugno 2026 è stato superiore al prezzo medio del gas sul TTF a febbraio e marzo 2022;
- b) il prezzo medio del greggio di qualità Brent per i sei mesi civili che terminano il 30 giugno 2026 è stato più di due volte superiore al prezzo medio del greggio di qualità Brent nei cinque anni precedenti; il periodo quinquennale di riferimento è il periodo di cinque anni che termina prima del primo mese del periodo di sei mesi civili.

2. Se sono soddisfatte una o entrambe le condizioni di cui al paragrafo 1, si applicano le seguenti norme:

- a) in deroga all'articolo 30 *quater*, paragrafo 1, il primo anno per il quale è stabilito il quantitativo di quote a livello dell'Unione è il 2028 e, in deroga all'articolo 30 *quater*, paragrafo 3, il primo anno per il quale è adeguato il quantitativo di quote a livello dell'Unione è il 2029;
- b) in deroga all'articolo 30 *quinquies*, paragrafi 1 e 2, l'inizio della vendita all'asta delle quote di cui al presente capo è rinviato al 2028;
- c) in deroga all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 2, il quantitativo aggiuntivo di quote per il primo anno di aste è dedotto dai volumi d'asta per il periodo dal 2030 al 2032 e le dotazioni iniziali della riserva stabilizzatrice del mercato sono costituite nel 2028;
- d) in deroga all'articolo 30 *sexies*, paragrafo 2, il termine per la restituzione iniziale delle quote è rinviato al 31 maggio 2029 per le emissioni totali nel 2028;
- e) in deroga all'articolo 30 *decies*, il termine entro il quale la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio è rinviato al 1° gennaio 2029.

(\*) 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).

(\*\*) Decisione (UE, Euratom) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, relativa al sistema delle risorse proprie dell'Unione europea e che abroga la decisione 2014/335/UE, Euratom (GU L 424 del 15.12.2020, pag. 1).»;

30) è inserito il capo seguente:

«CAPO IV *ter*

#### CONSULENZA SCIENTIFICA E VISIBILITÀ DEI FINANZIAMENTI

*Articolo 30 terdecies*

##### **Consulenza scientifica**

Il comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici (“comitato consultivo”) istituito a norma dell'articolo 10 *bis* del regolamento (CE) n. 401/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) può presentare di propria iniziativa una consulenza scientifica ed elaborare relazioni sulla presente direttiva. La Commissione tiene conto della consulenza e delle relazioni del comitato consultivo, in particolare per quanto riguarda:

- a) la necessità di ulteriori politiche e misure dell'Unione per garantire la conformità con gli obiettivi e i traguardi di cui all'articolo 30, paragrafo 3, della presente direttiva;
- b) la necessità di ulteriori politiche e misure dell'Unione in vista di accordi su misure globali in seno all'ICAO per ridurre l'impatto climatico del trasporto aereo, e dell'ambizione e dell'integrità ambientale della misura mondiale basata sul mercato dell'IMO di cui all'articolo 3 *octies octies* della presente direttiva.

*Articolo 30 quaterdecies*

##### **Informazione, comunicazione e pubblicità**

1. La Commissione garantisce la visibilità dei finanziamenti derivanti dai proventi delle aste dell'EU ETS di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8:

- a) garantendo che i beneficiari dei finanziamenti dell'Unione rendano nota l'origine di tali fondi e ne garantiscano la visibilità, in particolare quando promuovono i progetti e i loro risultati, fornendo informazioni mirate coerenti, efficaci e proporzionate destinate a destinatari diversi, compresi i media e il pubblico; e
- b) garantendo che i beneficiari di tali finanziamenti utilizzino un'apposita etichetta, recante la dicitura “(co)finanziato dal sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (Fondo per l'innovazione)” e corredata del logo dell'Unione e dell'ammontare dei finanziamenti; laddove l'uso di tale etichetta non sia fattibile, il Fondo per l'innovazione è menzionato in tutte le attività di comunicazione, anche su tabelloni in punti strategici visibili al pubblico.

Nell'atto delegato di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8, la Commissione stabilisce i requisiti necessari per garantire la visibilità dei finanziamenti provenienti dal Fondo per l'innovazione, anche imponendo che si menzioni tale fondo.

2. Gli Stati membri garantiscono la visibilità dei finanziamenti derivanti dai proventi delle aste dell'EU ETS di cui all'articolo 10 *quinquies* corrispondenti a quanto indicato al paragrafo 1, primo comma, lettere a) e b), del presente articolo, anche imponendo che si menzioni il Fondo per la modernizzazione.

3. Tenuto conto delle circostanze nazionali, gli Stati membri si adoperano per garantire la visibilità della fonte di finanziamento delle azioni o dei progetti finanziati dai proventi delle aste dell'EU ETS per i quali determinano l'uso in conformità dell'articolo 3 *quinquies*, paragrafo 4, dell'articolo 10, paragrafo 3, e dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 6.

(\*) Regolamento (CE) n. 401/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'Agenzia europea dell'ambiente e la rete europea d'informazione e di osservazione in materia ambientale (GU L 126 del 21.5.2009, pag. 13).»;

31) 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 e III *bis* 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) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. La Commissione pubblica il numero totale di quote di emissione in circolazione ogni anno entro il 1° giugno dell'anno successivo. Il numero totale di quote in circolazione in un determinato anno corrisponde al numero complessivo di quote rilasciate in relazione a impianti e società di navigazione e non integrate nella riserva nel periodo a partire dal 1° gennaio 2008, compresi il numero di quote rilasciate a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE, nella versione in vigore il 18 marzo 2018, in quel periodo e i diritti di utilizzare crediti internazionali esercitati dagli impianti dell'EU ETS, fino al 31 dicembre di tale determinato anno, meno le tonnellate complessive di emissioni verificate generate da impianti e da società di navigazione dell'EU ETS fra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre di tale determinato anno e le eventuali quote cancellate a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. Non sono computate le emissioni comprese nel triennio 2005-2007 né le quote per esse rilasciate. La prima pubblicazione del numero totale di quote in circolazione ha luogo il 15 maggio 2017.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«4 bis. A decorrere dal 2024, il calcolo del numero totale di quote in circolazione in un determinato anno comprende il numero complessivo di quote rilasciate per il trasporto aereo e le tonnellate complessive di emissioni verificate generate dal trasporto aereo dell'EU ETS, ad esclusione delle emissioni prodotte dai voli sulle rotte disciplinate dalla compensazione calcolata a norma dell'articolo 12, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE, tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre dello stesso determinato anno.

Le quote cancellate a norma dell'articolo 3 *octies ter* 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 determinato anno, se il numero totale di quote in circolazione è compreso tra 833 e 1 096 milioni, un numero di quote pari alla differenza tra il numero totale di quote in circolazione, come definito nella pubblicazione più recente di cui al paragrafo 4 del presente articolo, e 833 milioni è dedotto dal quantitativo 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 1 096 milioni, il numero di quote da dedurre dal quantitativo 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 alla seconda frase del presente comma, fino al 31 dicembre 2030 la percentuale indicata in tale frase è raddoppiata.

Fatto salvo il numero 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 computate 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.»;

d) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Qualora, in un determinato anno, il paragrafo 6 del presente articolo non sia applicabile e sia soddisfatta la condizione di cui all'articolo 29 bis, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE, 75 milioni di quote sono svincolati dalla riserva e aggiunti al quantitativo di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della stessa direttiva. Se le quote disponibili nella riserva sono meno di 75 milioni, ai fini del presente paragrafo sono svincolate tutte le quote della riserva. Se è soddisfatta la condizione di cui

all'articolo 29 bis, paragrafo 1, di tale direttiva, i volumi da svincolare dalla riserva a norma di tale articolo sono distribuiti in modo uniforme per un periodo di tre mesi a decorrere al più tardi da due mesi dalla data in cui è soddisfatta la condizione di cui all'articolo 29 bis, paragrafo 1, di tale direttiva, come notificato dalla Commissione a norma del quarto comma di detto paragrafo.»;

2) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 1 bis

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

1. Le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono integrate in una sezione separata della riserva istituita a norma dell'articolo 1 della presente decisione e sono svincolate da tale sezione, conformemente alle norme stabilite nel presente articolo.

2. L'integrazione di quote nella riserva ai sensi del presente articolo ha effetto a decorrere dal 1° settembre 2028. Le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono integrate e detenute nella riserva e svincolate dalla stessa separatamente dalle quote di cui all'articolo 1 della presente decisione.

3. Nel 2027 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 a tale comma che non sono state 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 1° giugno dell'anno successivo, separatamente dal numero di quote in circolazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, della presente decisione. 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 summenzionato rilasciate a decorrere dal 1° gennaio 2027, meno le tonnellate cumulative di emissioni verificate di cui a tale capo per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2027 e il 31 dicembre dello stesso determinato anno e le quote di cui a tale capo cancellate a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. La prima pubblicazione ha luogo entro il 1° giugno 2028.

5. In un determinato 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 dedotti dal quantitativo di quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 *quinquies* di tale direttiva e sono integrate nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno.

6. Qualora, in un determinato anno, il numero totale di quote in circolazione sia inferiore a 210 milioni, 100 milioni di quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono svincolati dalla riserva e aggiunti al quantitativo di quote disciplinate dal summenzionato capo che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 *quinquies* di tale direttiva. 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 quantitativo di quote di cui al capo IV bis di tale direttiva che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 *quinquies* della stessa. I volumi da svincolare dalla riserva sono distribuiti uniformemente per un periodo di tre mesi, a decorrere al più tardi da due mesi dalla data in cui sono state soddisfatte le condizioni in linea con la loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a norma dell'articolo 30 *nonies*, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

8. L'articolo 1, paragrafo 8, e l'articolo 3 della presente decisione si applicano alle quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE.

9. In deroga ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo, se sono soddisfatte una o entrambe le condizioni di cui all'articolo 30 *duodecies*, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE, l'integrazione di quote nella riserva di cui al paragrafo 2 del presente articolo ha effetto a decorrere dal 1° settembre 2029 e le date di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo sono rinviate di un anno.»;

3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

### **Riesame**

La Commissione monitora il funzionamento della riserva nel contesto della relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE. La relazione dovrebbe esaminare i pertinenti effetti sulla competitività, in particolare nell'industria, anche riguardo al PIL, l'occupazione e gli indicatori di investimento. Entro tre anni dalla data di entrata in funzionamento della riserva e successivamente a intervalli quinquennali, la Commissione riesamina la riserva alla luce di un'analisi del regolare funzionamento del mercato europeo del carbonio e, se del caso, presenta una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio. Ciascun riesame si sofferma in particolare sulla percentuale che, a norma dell'articolo 1, paragrafo 5, della presente decisione determina il numero di quote da integrare nella riserva, sul valore numerico della soglia per il numero totale di quote in circolazione, anche in vista di un potenziale adeguamento di tale soglia in funzione del fattore lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE, e sul numero di quote da svincolare dalla riserva a norma dell'articolo 1, paragrafo 6 o 7, della presente decisione. Nel riesame, la Commissione analizza altresì l'impatto della riserva sulla crescita, l'occupazione, la competitività industriale dell'Unione e sul rischio di rilocalizzazione delle emissioni.».

Articolo 3

### **Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1 della presente direttiva entro il 31 dicembre 2023. Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Gli Stati membri, tuttavia, mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ai seguenti articoli entro il 30 giugno 2024:

- a) articolo 1, punto 3), lettere da a *sexies*) ad a *decies*), della presente direttiva;
- b) articolo 1, punto 29), della presente direttiva, ad eccezione dell'articolo 30 *septies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE quale inserito da tale punto; e
- c) articolo 1, punto 31), della presente direttiva, relativo agli allegati III e III *bis* della direttiva 2003/87/CE quali inseriti da tale punto.

Essi informano immediatamente la Commissione in merito alle misure adottate in conformità del primo e del secondo comma.

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.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

### **Disposizioni transitorie**

Nell'adempiere all'obbligo di cui all'articolo 3, 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, punti 1 e 3, della direttiva 2003/87/CE, nella sua versione applicabile il 4 giugno 2023, continui ad applicarsi fino al 31 dicembre 2025. In deroga all'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, ultima frase, essi applicano le misure nazionali di recepimento delle modifiche di tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2026.

*Articolo 5***Entrata in vigore e applicazione**

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

L'articolo 2 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

*Articolo 6***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

*Per il Parlamento europeo*

*La presidente*

R. METSOLA

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

J. ROSWALL

---

## ALLEGATO

1) L'allegato I della direttiva 2003/87/CE è così modificato:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

- «1. Gli impianti o le parti di impianti utilizzati per la ricerca, lo sviluppo e la sperimentazione di nuovi prodotti e processi non rientrano nella presente direttiva. Gli impianti in cui, nel pertinente periodo quinquennale precedente di cui all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, le emissioni generate dalla combustione di biomassa effettuata secondo i criteri di cui all'articolo 14 contribuiscono in media per oltre il 95 % alle emissioni totali medie di gas a effetto serra non rientrano nella presente direttiva.»;

b) il punto 3 è sostituito dal seguente:

- «3. In sede di calcolo della potenza termica nominale totale di un impianto al fine di decidere in merito alla sua inclusione nell'EU ETS, si sommano le potenze termiche nominali di tutte le unità tecniche che ne fanno parte e che utilizzano combustibili all'interno dell'impianto. Tali unità possono comprendere tutti i tipi di caldaie, bruciatori, turbine, riscaldatori, altiforni, inceneritori, calcinatori, fornaci, forni, essiccatoi, motori, pile a combustibile, unità di combustione chimica ad anello, torce e dispositivi post-combustione termici o catalitici. Le unità con una potenza termica nominale inferiore a 3 MW non sono prese in considerazione ai fini di questo calcolo.»;

c) la tabella è così modificata:

i) la prima riga è sostituita dalla seguente:

«Combustione di combustibili in impianti di potenza termica nominale totale superiore a 20 MW (tranne negli impianti per l'incenerimento di rifiuti pericolosi o urbani) A decorrere dal 1° gennaio 2024, combustione di combustibili in impianti per l'incenerimento di rifiuti urbani con una potenza termica nominale totale superiore a 20 MW, ai fini degli articoli 14 e 15	Biossido di carbonio»;
--	------------------------

ii) la seconda riga è sostituita dalla seguente:

«Raffinazione di petrolio ove siano in funzione unità di combustione di potenza termica nominale totale superiore a 20 MW	Biossido di carbonio»;
---	------------------------

iii) la quinta riga è sostituita dalla seguente:

«Produzione di ferro o acciaio (fusione primaria o secondaria), compresa la colata continua, di capacità superiore a 2,5 tonnellate all'ora	Biossido di carbonio»;
---	------------------------

iv) la settima riga è sostituita dalla seguente:

«Produzione di alluminio primario o di allumina	Biossido di carbonio e perfluorocarburi»;
---	---

v) la quindicesima riga è sostituita dalla seguente:

«Essiccazione o calcinazione di gesso o produzione di pannelli di cartongesso e altri prodotti a base di gesso, con una capacità di produzione di gesso calcinato o di gesso secondario essiccato superiore a 20 tonnellate al giorno	Biossido di carbonio»;
---	------------------------

vi) la diciottesima riga è sostituita dalla seguente:

«Produzione di nerofumo che comporta la carbonizzazione di sostanze organiche quali oli, bitumi, residui del cracking e della distillazione con una capacità di produzione superiore a 50 tonnellate al giorno	Biossido di carbonio»;
--	------------------------

vii) la ventiquattresima riga è sostituita dalla seguente:

«Produzione di idrogeno (H <sub>2</sub> ) e di gas di sintesi con una capacità di produzione superiore a 5 tonnellate al giorno.	Biossido di carbonio»;
--	------------------------

viii) la ventisettesima riga è sostituita dalla seguente:

«Trasporto di gas a effetto serra ai fini dello stoccaggio geologico in un sito di stoccaggio autorizzato a norma della direttiva 2009/31/CE, ad esclusione delle emissioni coperte da un'altra attività ai sensi della presente direttiva	Biossido di carbonio»;
--	------------------------

ix) dopo l'ultima nuova riga è aggiunta la seguente riga, con una linea di separazione tra esse:

«Trasporto marittimo Attività di trasporto marittimo disciplinate dal regolamento (UE) 2015/757 ad eccezione delle attività di trasporto marittimo di cui all'articolo 2, paragrafo 1 bis, e, fino al 31 dicembre 2026, all'articolo 2, paragrafo 1 ter, di tale regolamento	Biossido di carbonio dal 1° gennaio 2026, metano e protossido di azoto»;
---	--

2) l'allegato II ter della direttiva 2003/87/CE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO II ter

Parte A

DISTRIBUZIONE DEI FINANZIAMENTI DEL FONDO PER LA MODERNIZZAZIONE CORRISPONDENTE ALL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 1, TERZO COMMA

	Percentuale
Bulgaria	5,84 %
Cechia	15,59 %
Estonia	2,78 %
Croazia	3,14 %
Lettonia	1,44 %
Lituania	2,57 %
Ungheria	7,12 %
Polonia	43,41 %
Romania	11,98 %
Slovacchia	6,13 %



## Parte B

## DISTRIBUZIONE DEI FINANZIAMENTI DEL FONDO PER LA MODERNIZZAZIONE CORRISPONDENTE ALL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 1, QUARTO COMMA

	Percentuale
Bulgaria	4,9 %
Cechia	12,6 %
Estonia	2,1 %
Grecia	10,1 %
Croazia	2,3 %
Lettonia	1,0 %
Lituania	1,9 %
Ungheria	5,8 %
Polonia	34,2 %
Portogallo	8,6 %
Romania	9,7 %
Slovacchia	4,8 %
Slovenia	2,0 %;

3) i seguenti allegati sono inseriti come allegati III e III bis della direttiva 2003/87/CE:

## «ALLEGATO III

## ATTIVITÀ DISCIPLINATE DAL CAPO IV bis

Attività	Gas a effetto serra
<p>Immissione in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori. Sono esclusi da questa attività:</p> <p>a) l'immissione in consumo di combustibili utilizzati nelle attività elencate all'allegato I, tranne se utilizzati per la combustione nell'ambito di attività di trasporto di gas a effetto serra ai fini dello stoccaggio geologico come indicato nella tabella, 27<sup>a</sup> riga, di tale allegato o se utilizzati per la combustione in impianti esclusi a norma dell'articolo 27 bis;</p> <p>b) l'immissione in consumo di combustibili il cui fattore di emissione è pari a zero;</p> <p>c) l'immissione in consumo di rifiuti pericolosi o urbani utilizzati come combustibili.</p> <p>I settori dell'edilizia e del trasporto stradale corrispondono alle fonti di emissioni seguenti, definite nelle linee guida IPCC del 2006 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra, con le dovute modifiche delle definizioni:</p> <p>a) produzione combinata di calore e di energia elettrica (codice delle categorie di fonti 1A1a ii) e impianti di produzione di energia termica (codice delle categorie di fonti 1A1a iii), nella misura in cui producono calore per le categorie di cui alle lettere c) e d) del presente comma, direttamente o attraverso reti di teleriscaldamento;</p>	<p>Biossido di carbonio</p>
<p>b) trasporto stradale (codice delle categorie di fonti 1A3b), escluso l'uso di veicoli agricoli su strade asfaltate;</p> <p>c) settori commerciale / istituzionale (codice delle categorie di fonti 1A4a);</p> <p>d) settore residenziale (codice delle categorie di fonti 1A4b).</p>	

Attività	Gas a effetto serra
Gli ulteriori settori corrispondono alle fonti di emissioni seguenti, definite nelle linee guida IPCC del 2006 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra: a) industrie energetiche (codice delle categorie di fonti 1A1), escluse le categorie definite al secondo comma, lettera a), del presente allegato; b) industrie manifatturiere e costruzioni (codice delle categorie di fonti 1A2).	

## ALLEGATO III bis

**ADEGUAMENTO DEL FATTORE DI RIDUZIONE LINEARE A NORMA DELL'ARTICOLO 30 quater,  
PARAGRAFO 2**

1. Se le emissioni medie comunicate a norma del capo IV bis per gli anni dal 2024 al 2026 sono superiori di oltre il 2 % al valore della quantità del 2025 definita a norma dell'articolo 30 quater, paragrafo 1, e se tali differenze non sono dovute a una differenza inferiore al 5 % tra le emissioni comunicate a norma del capo IV bis e i dati di inventario delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione per il 2025 provenienti dalle categorie di fonti dell'UNFCCC per i settori di cui al capo IV bis, il fattore di riduzione lineare è calcolato adattando il fattore lineare di riduzione di cui all'articolo 30 quater, paragrafo 1.

2. Il fattore di riduzione lineare adattato di cui al punto 1 è determinato nel modo seguente:

$$LRF_{adj} = 100\% * [MRV_{[2024-2026]} - (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]})] / (5 * MRV_{[2024-2026]}), \text{ dove,}$$

$LRF_{adj}$  è il fattore di riduzione lineare adattato;

$MRV_{[2024-2026]}$  è la media delle emissioni verificate conformemente al capo IV bis per gli anni dal 2024 al 2026;

$ESR_{[2024]}$  è il valore delle emissioni del 2024 definito conformemente all'articolo 30 quater, paragrafo 1, per i settori di cui al capo IV bis;

$LRF_{[2024]}$  è il fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 30 quater, paragrafo 1.»;

4) l'allegato IV della direttiva 2003/87/CE è così modificato:

a) nella parte A, la sezione «Calcolo delle emissioni» è così modificata:

i) al terzo comma, l'ultima frase «Il fattore di emissione della biomassa è pari a zero.» è sostituita dalla seguente:

«Il fattore di emissione per la biomassa che soddisfa 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, con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva come stabilito dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, è pari a zero.»;

ii) il quinto comma è sostituito dal seguente:

«Vengono applicati i fattori di ossidazione di default elaborati a norma della direttiva 2010/75/UE, a meno che il gestore non dimostri che i fattori specifici alle attività siano più precisi.»;

b) nella parte B, sezione «Controllo delle emissioni di biossido di carbonio», quarto comma, l'ultima frase «Alla biomassa si applica un fattore pari a zero» è sostituita dalla seguente:

«Il fattore di emissione per la biomassa che soddisfa 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, con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva come stabilito dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, è pari a zero.»;

c) è aggiunta la parte seguente:

«PARTE C

**Controllo e comunicazione delle emissioni corrispondenti all'attività di cui all'allegato III**

Controllo delle emissioni

Le emissioni sono monitorate tramite calcolo.

Calcolo

Le emissioni sono calcolate utilizzando la seguente formula:

Combustibile immesso in consumo × fattore di emissione

Il combustibile immesso in consumo comprende la quantità di combustibile immessa in consumo dal soggetto regolamentato.

Si utilizzano i fattori di emissione IPCC predefiniti, ricavati dalle linee guida IPCC 2006 per gli inventari o dai successivi aggiornamenti, a meno che i fattori di emissione specifici per combustibile, identificati da laboratori indipendenti accreditati che ricorrono a metodi di analisi riconosciuti, risultino più accurati.

Per ciascun soggetto regolamentato e ciascun combustibile si procede a un calcolo separato.

Comunicazione delle emissioni

Ciascun soggetto regolamentato include nella propria comunicazione le seguenti informazioni:

A. Dati che identificano il soggetto regolamentato, tra cui:

- nome del soggetto regolamentato;
- suo indirizzo, comprendente codice postale e paese;
- tipo di combustibili che immette in consumo e attività attraverso le quali li immette in consumo, compresa la tecnologia utilizzata;
- indirizzo, numero di telefono e di fax e indirizzo di posta elettronica di un referente; e
- nome del proprietario del soggetto regolamentato e di altre eventuali società capofila.

B. Per ciascun tipo di combustibile immesso in consumo e utilizzato per la combustione nei settori di cui all'allegato III, per il quale sono calcolate le emissioni:

- quantità di combustibile immesso in consumo;
- fattori di emissione;
- emissioni totali;
- uso finale o usi finali del combustibile immesso in consumo; e
- incertezza.

Gli Stati membri provvedono a coordinare le disposizioni in materia di comunicazione con eventuali altre disposizioni esistenti in materia, al fine di ridurre al minimo l'onere di comunicazione per le imprese.»;

5) all'allegato V della direttiva 2003/87/CE, è aggiunta la parte seguente:

«PARTE C

**Verifica delle emissioni corrispondenti all'attività di cui all'allegato III**

Principi generali

1. Le emissioni corrispondenti all'attività di cui all'allegato III sono soggette a verifica.
2. La procedura di verifica tiene conto della comunicazione presentata ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3, e del monitoraggio effettuato nel corso dell'anno precedente. La verifica riguarda l'affidabilità, la credibilità e la precisione dei sistemi di monitoraggio e i dati e le informazioni comunicati relativi alle emissioni, con particolare riferimento ai seguenti elementi:
  - a) i combustibili immessi in consumo comunicati e i relativi calcoli;

- b) la scelta e l'utilizzo dei fattori di emissione;
  - c) i calcoli per determinare le emissioni complessive.
3. Le emissioni comunicate possono essere convalidate solo se dati e informazioni affidabili e credibili consentono di determinare le emissioni con un grado elevato di certezza. Per dimostrare un "grado elevato di certezza" il soggetto regolamentato deve provare che:
- a) i dati trasmessi non sono incoerenti tra loro;
  - b) il rilevamento dei dati è stato effettuato secondo gli standard scientifici applicabili; e
  - c) i registri pertinenti del soggetto regolamentato sono completi e coerenti.
4. Il verificatore ha accesso a tutti i siti e a tutte le informazioni riguardanti l'oggetto della verifica.
5. Il verificatore tiene conto del fatto che il soggetto regolamentato abbia eventualmente aderito al sistema di ecogestione e audit dell'Unione (EMAS).

#### Metodologia

##### Analisi strategica

6. La verifica si basa su un'analisi strategica di tutti i quantitativi di combustibili immessi in consumo dal soggetto regolamentato. A tal fine il verificatore deve avere una visione d'insieme di tutte le attività nel cui ambito il soggetto regolamentato immette in consumo dei combustibili e della loro rilevanza per le emissioni.

##### Analisi dei processi

7. La verifica dei dati e delle informazioni comunicati avviene, per quanto possibile, nella sede del soggetto regolamentato. Il verificatore effettua controlli a campione (spot check) per determinare l'affidabilità dei dati e delle informazioni trasmessi.

##### Analisi dei rischi

8. Il verificatore sottopone a valutazione tutte le modalità attraverso le quali il soggetto regolamentato immette in consumo i combustibili per accertarsi dell'affidabilità dei dati relativi alle emissioni complessive del soggetto regolamentato.

9. Sulla base di questa analisi il verificatore individua esplicitamente tutti gli elementi che comportano un elevato rischio di errore, nonché altri aspetti della procedura di monitoraggio e di comunicazione che potrebbero generare errori nella determinazione delle emissioni complessive. Ciò riguarda in particolare i calcoli necessari per determinare il livello delle emissioni delle singole fonti. Particolare attenzione è riservata agli elementi che presentano un elevato rischio di errore e agli aspetti summenzionati della procedura di monitoraggio.

10. Il verificatore esamina tutti i metodi di controllo dei rischi applicati dal soggetto regolamentato per ridurre al minimo il grado di incertezza.

##### Relazione

11. Il verificatore predispose una relazione sul processo di convalida, nella quale dichiara se la comunicazione di cui all'articolo 14, paragrafo 3, è conforme. Questa relazione deve riportare tutti gli aspetti attinenti al lavoro svolto. Se il verificatore ritiene che non vi siano errori materiali nell'indicazione delle emissioni complessive, può elaborare una dichiarazione attestante la correttezza della comunicazione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3.

##### Requisiti minimi di competenza del verificatore

12. Il verificatore è indipendente rispetto al soggetto regolamentato, svolge i propri compiti con serietà, obiettività e professionalità e conosce:
- a) le disposizioni della presente direttiva, nonché le norme e gli orientamenti adottati dalla Commissione a norma dell'articolo 14, paragrafo 1;

- b) le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative attinenti alle attività sottoposte a verifica; e
  - c) la produzione di tutte le informazioni relative a tutte le modalità attraverso le quali i combustibili sono immessi in consumo dal soggetto regolamentato, in particolare per quanto riguarda la raccolta, la misurazione, il calcolo e la comunicazione dei dati.»
-