Consiglio dell'Unione europea

Bruxelles, 20 luglio 2026
(OR. en)

12073/26

Fascicolo interistituzionale: 2026/0212 (COD)

CLIMA 406
ENV 974
ENER 527
TRANS 515
IND 500
COMPET 975
MI 800
ECOFIN 1030
CODEC 1481

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	17 luglio 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 616 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814 per stimolare la competitività e la decarbonizzazione efficace sotto il profilo dei costi

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 616 final.

All.: COM(2026) 616 final

COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 17.7.2026
COM(2026) 616 final

2026/0212 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814 per stimolare la competitività e la decarbonizzazione efficace sotto il profilo dei costi

{COM(2026) 619 final} - {COM(2026) 620 final} - {SEC(2026) 616 final} - {SWD(2026) 616 final} - {SWD(2026) 617 final} - {SWD(2026) 618 final}

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'Unione (EU ETS), colonna portante della politica dell'UE in materia di clima, è motore di decarbonizzazione, competitività e resilienza. La direttiva 2003/87/CE ("direttiva ETS") stabilisce le norme per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione europea. La decisione (UE) 2015/1814[1] ha istituito la riserva stabilizzatrice del mercato per rendere l'EU ETS più resiliente di fronte agli squilibri tra domanda e offerta. Completa l'insieme degli atti legislativi che disciplinano l'EU ETS il 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 gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo[2] ("regolamento MRV per il trasporto marittimo").

Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ("normativa europea sul clima")[3] ha fissato un obiettivo giuridicamente vincolante per tutti i settori dell'economia di azzerare le emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050. La direttiva ETS e la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato sono state modificate nel 2023 dalle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959[4] nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %", che mirava a mettere tutti i settori dell'economia dell'UE nelle condizioni di conseguire il traguardo intermedio per il 2030 di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.

Oggi il mondo sembra è rispetto a qualche anno fa. La guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e il conflitto in Medio Oriente hanno messo l'UE di fronte a un nuovo aumento dei prezzi dell'energia, danneggiando la competitività industriale dell'industria europea. Allo stesso tempo, i cambiamenti climatici si stanno intensificando e gli eventi meteorologici estremi in Europa diventano sempre più frequenti e gravi. Per far fronte a queste sfide, l'UE deve investire nell'energia pulita prodotta internamente e proseguire la decarbonizzazione per ridurre le sue dipendenze e rafforzare la competitività industriale, promuovendo nel contempo una transizione giusta e socialmente equa per tutti. Ciò era già

---

[1] Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, relativa alla costituzione 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1814/oj).

[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[4] Direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e l'adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj) e 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 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

stato stabilito nella bussola per la competitività[5] e nel patto per l'industria pulita[6], adottati nel 2025. Il contesto geopolitico in rapida evoluzione rende questo aspetto ancora più pertinente.

L'UE ha adottato un obiettivo climatico giuridicamente vincolante di riduzione del 90 % delle emissioni nette di gas a effetto serra per il 2040[7]. Il traguardo climatico per il 2040 garantisce la prevedibilità e la stabilità necessarie per gli investimenti nella transizione dell'UE verso l'energia pulita e per stimolare la competitività industriale, tenendo pienamente conto dell'attuale panorama economico, geopolitico e della sicurezza, in linea con la bussola per la competitività dell'UE[8], il patto per l'industria pulita[9] e AccelerateEU[10]. Per conseguire il nuovo traguardo climatico per il 2040 in tutti i settori dell'economia, l'articolo 4, paragrafo 4, della normativa europea sul clima impone di rivedere e aggiornare l'acquis in materia di clima ed energia.

Nelle sue conclusioni del 19 marzo 2026[11] il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare una revisione dell'EU ETS al più tardi entro luglio 2026, per ridurre la volatilità del prezzo del carbonio e attenuare il suo impatto sui prezzi dell'energia elettrica, compresi i correlati costi della catena di approvvigionamento, e sul riorientamento delle attività, preservando nel contempo il ruolo essenziale dell'ETS nella transizione climatica ed energetica attraverso un segnale di prezzo basato sul mercato per le emissioni di carbonio che stimoli gli investimenti e l'innovazione. Nell'aprile 2026 il Consiglio, il Parlamento e la Commissione europea hanno firmato la tabella di marcia "Un'Europa, un mercato", che fissa il 1° trimestre 2027 come obiettivo per concordare il riesame dell'EU ETS[12].

Il presente riesame dell'EU ETS è la prima parte di un pacchetto di proposte volte a contribuire alla resilienza economica e alla competitività dell'Europa e a conseguire il traguardo climatico per il 2040 in tutti i settori dell'economia. L'obiettivo della presente proposta è pertanto garantire che l'EU ETS continui a sostenere il conseguimento della neutralità in termini di emissioni di carbonio in tutti i settori dell'economia entro il 2050 in un modo basato sul mercato e su regole, tecnologicamente neutro ed economicamente efficace, promuovendo nel contempo la semplificazione, rafforzando il suo ruolo di motore dell'innovazione e degli investimenti per stimolare la competitività, nonché ricompensando i

---

5 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Bussola per la competitività dell'UE" (COM(2025) 30 final).

6 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione" (COM(2025) 85 final).

7 Regolamento (UE) 2026/667 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2026, recante modifica del regolamento (UE) 2021/1119 per quanto riguarda la fissazione di un traguardo climatico intermedio dell'Unione per il 2040 (GU L 2026/667, 18.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj).

8 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Bussola per la competitività dell'UE" (COM(2025) 30 final).

9 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione" (COM(2025) 85 final).

10 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "AccelerateEU – Unione dell'energia" (COM(2026) 370 final).

11 Conclusioni del Consiglio europeo del 19 marzo 2026, EUCO 1/26 CO EUR 1, CONCL 1.

12 Tabella di marcia "Un'Europa, un mercato" del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea, 23 aprile 2026, 8473/26.

pionieri e i soggetti all'avanguardia dal punto di vista economico e fornendo maggiore sostegno per aiutare l'industria a compiere la transizione.

L'EU ETS ha dimostrato la sua efficacia, in quanto i settori ETS hanno ridotto le loro emissioni di oltre il 50 % dal 2005, mentre l'economia ha continuato a crescere. L'EU ETS è un motore essenziale dell'elettrificazione pulita. Le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica e calore sono diminuite del 58 %, mentre la capacità è aumentata del 24 % dal 1990, incentivando la diffusione di fonti di energia pulita prodotta internamente come le energie rinnovabili, a vantaggio dei produttori che si avvalgono di energia pulita e promuovendo la competitività e la resilienza industriali. Inoltre, insieme al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), l'ETS ha contribuito a convincere molti altri paesi a istituire i propri sistemi di fissazione del prezzo del carbonio. Secondo le stime della Banca mondiale, attualmente circa il 30 % delle emissioni globali è coperto dalla fissazione del prezzo del carbonio e tale quota è in aumento.

L'EU ETS dovrebbe continuare a guidare la modernizzazione economica e la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, la transizione verso la neutralità climatica richiede un forte sostegno ai settori industriali e delle tecnologie pulite in Europa. Il riesame del 2023 dell'EU ETS ha introdotto diverse clausole di revisione per valutare l'adeguatezza dei potenziali adeguamenti del sistema per gli impianti fissi, di trasporto marittimo e aereo nel 2026, a norma degli articoli 3 octies octies, 28 ter e 30 della direttiva ETS. Inoltre, l'articolo 3 della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato impone l'obbligo giuridico di rivedere tale decisione, il cui prossimo riesame è previsto per il 2026. La presente proposta introduce le misure pertinenti risultanti dalla valutazione d'impatto effettuata per affrontare tali clausole di revisione. Preserva i punti di forza fondamentali del mercato del carbonio e il suo segnale di prezzo come motore degli investimenti, adattandone nel contempo la progettazione e introducendo semplificazioni mirate per ridurre gli oneri amministrativi e rendere il sistema più efficace.

Il ruolo guida dell'EU ETS nel conseguire la modernizzazione economica e la decarbonizzazione è riconosciuto dall'importanza dei suoi accordi di collegamento con partner stretti come la Svizzera, a norma della decisione (UE) 2018/219 del Consiglio, del 23 gennaio 2018, e il Regno Unito, con il quale sono in corso negoziati. Tali accordi sono strumenti fondamentali per evitare il carbonio e la distorsione della concorrenza.

Garantire un mercato del carbonio prevedibile per i settori ETS

Il riesame dovrebbe allineare l'EU ETS agli obiettivi climatici per il 2040 e il 2050, consentendo un percorso di decarbonizzazione più graduale. Dovrebbe inoltre prendere in considerazione l'accordo raggiunto nella modifica della normativa europea sul clima, anche al fine di integrare gli assorbimenti permanenti di carbonio, tenendo conto delle emissioni residue difficili da abbattere[13], in particolare nelle industrie ad alta intensità energetica, e promuovendo la diffusione e la disponibilità di tali tecnologie nella misura necessaria, rilanciando il mercato.

La normativa europea sul clima prevede inoltre la possibilità di utilizzare una quantità limitata di crediti internazionali di alta qualità per apportare un contributo adeguato all'obiettivo per il 2040 in tutti i settori dell'economia, a partire dal 2036. Tale quantità può arrivare fino al 5 % delle emissioni nette di gas a effetto serra dell'UE nel 1990, il che corrisponde a una riduzione a livello di Unione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno l'85 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2040. Può essere preso in considerazione un periodo pilota per il periodo 2031-2035. I crediti internazionali dovrebbero essere integrati nella futura

[13] Cfr. relazione Draghi, parte B, sezione "The root causes of the EU's competitiveness gap".

legislazione in materia di clima in modo da conseguire obiettivi ambiziosi in modo efficiente sotto il profilo dei costi. L'uso dei crediti dovrebbe aiutare sia l'UE che i paesi terzi a conseguire riduzioni dei gas a effetto serra compatibili con l'accordo di Parigi. L'impiego specifico di crediti internazionali si baserà su una valutazione d'impatto approfondita e sarà subordinato all'elaborazione di una normativa dell'Unione che stabilisca criteri solidi e di elevata integrità e altre garanzie. La presente proposta tiene conto dell'acquisto di tali crediti internazionali per integrare l'azione interna, traducendosi in un ulteriore spazio di emissione interno per i settori ETS.

Le norme in materia di riserva stabilizzatrice del mercato nell'ambito dell'EU ETS si propongono di affrontare gli squilibri strutturali tra l'offerta di quote di emissioni di CO_2 disponibili e la domanda dei soggetti tenuti a ridurre le loro emissioni. Un principio alla base della progettazione del sistema è il fatto che il mercato si ridurrà gradualmente. Di conseguenza, il contributo dell'EU ETS alla riduzione delle emissioni efficace sotto il profilo dei costi può essere ostacolato da maggiori inefficienze del mercato. La presente proposta riesamina pertanto la riserva stabilizzatrice del mercato in modo più completo, integrando la proposta della Commissione del 1º aprile 2026[14], al fine di continuare a garantire la stabilità e la prevedibilità del mercato e un'evoluzione agevole dei prezzi del carbonio.

Rendere l'EU ETS un motore più forte per l'innovazione e gli investimenti che stimola la competitività

Un obiettivo fondamentale della proposta è aumentare in modo sostanziale gli investimenti nel nostro sistema energetico e nella nostra industria. La capacità dell'Europa di produrre energia pulita internamente e a prezzi accessibili, in particolare l'elettricità, dovrebbe essere aumentata, sostituendo l'attuale spesa per i combustibili fossili importati con investimenti di capitale nella modernizzazione economica. Nel prossimo decennio e per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, l'industria deve affrontare una trasformazione significativa per modernizzarsi, decarbonizzarsi e passare a tecnologie più pulite ed efficienti sotto il profilo energetico, ad esempio elettrificando, utilizzando idrogeno da fonti rinnovabili, diffondendo la cattura, l'utilizzo e lo stoccaggio del carbonio (CCUS) e generando assorbimenti di carbonio. Allo stesso tempo, l'industria dell'UE deve rimanere competitiva in un mercato globale e garantire posti di lavoro di qualità, in linea con gli obiettivi del patto per l'industria pulita. Questa trasformazione richiede un aumento sostanziale degli investimenti, anche in una forza lavoro qualificata in grado di usare le tecnologie necessarie nei settori ETS pertinenti.

A tal fine sono essenziali un segnale di prezzo prevedibile dell'ETS e un uso mirato delle sue entrate. L'EU ETS è un meccanismo di finanziamento fondamentale per la transizione verde. Dal 2013 ha raccolto oltre 270 miliardi di EUR, di cui circa il 75 % è stato assegnato agli Stati membri, e ha concesso assegnazioni di quote a titolo gratuito per un valore di 255 miliardi di EUR. Per massimizzare l'impatto climatico del sistema, le entrate devono essere spese strategicamente per misure che accelerino la decarbonizzazione e rafforzino la competitività industriale. Dal giugno 2023 gli Stati membri sono tenuti a spendere il 100 % dei proventi dell'ETS per scopi legati al clima e all'energia e a garantire la visibilità di tale spesa. Tuttavia, la trasparenza e l'efficacia rimangono insufficienti. Gli attuali modelli di spesa rivelano lacune critiche: solo una piccola parte delle entrate, pari a circa il 5 %, sostiene direttamente la decarbonizzazione industriale in settori quali l'acciaio, i prodotti chimici e i fertilizzanti. Insieme, i settori industriali sono responsabili di circa il 47 % delle emissioni dell'EU ETS.

[14] Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione (UE) 2015/1814 per quanto riguarda la cessazione dell'invalidamento delle quote presenti nella riserva stabilizzatrice del mercato (COM(2026) 153 final).

Inoltre alcuni investimenti rischiano di compromettere la neutralità climatica perpetuando la dipendenza da tecnologie ad alta intensità di carbonio, come le infrastrutture per i combustibili fossili, il che potrebbe comportare effetti di dipendenza ("lock-in") a lungo termine. I proventi dell'ETS dovrebbero essere reinvestiti nell'innovazione, nelle tecnologie pulite e nella decarbonizzazione industriale dei settori ETS su scala molto più ampia, a livello sia dell'UE che nazionale, per ricompensare i soggetti all'avanguardia nella transizione e incentivare la struttura industriale dell'Europa. Il miglioramento della spesa dovrebbe essere accompagnato da una maggiore visibilità dell'uso delle entrate, attualmente limitata.

Il segnale del prezzo del carbonio fornisce un incentivo alla decarbonizzazione industriale e, insieme al sistema di assegnazione gratuita e al CBAM, una protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Inoltre, la fissazione del prezzo del carbonio va di pari passo con misure normative quali obiettivi e requisiti relativi all'efficienza energetica, fonti di energia pulita prodotta internamente, come le energie rinnovabili o i trasporti e l'industria decarbonizzati. In molti settori (ad esempio acciaio, cemento o prodotti chimici), tuttavia, l'assegnazione gratuita (insieme al quadro normativo) non ha stimolato un cambiamento trasformativo e dovrebbe esserci un nesso più chiaro con gli investimenti tanto necessari in Europa, che invece nel prossimo futuro continueranno a non essere economicamente attraenti. Per questo motivo il patto per l'industria pulita ha annunciato la Banca per la decarbonizzazione industriale, con 100 miliardi di EUR di finanziamenti, nell'ambito della governance del futuro Fondo per la competitività. La Banca per la decarbonizzazione industriale mira a promuovere l'espansione e la diffusione di progetti di decarbonizzazione industriale più maturi, in particolare nelle industrie ad alta intensità energetica in tutti gli Stati membri, da finanziare principalmente riservando una determinata percentuale di quote ETS[15]. Per dare impulso a tali investimenti e stimolare la competitività a lungo termine, il meccanismo di stimolo degli investimenti nell'ambito del sistema ETS sarà disponibile già prima del 2030 per garantire un sostegno tempestivo ed essere concepito in modo da promuovere la solidarietà. Poiché la Banca per la decarbonizzazione industriale si concentra sull'espansione e sulla diffusione, affrontando i rischi commerciali cui devono far fronte i progetti di decarbonizzazione industriale, è altresì necessario che il Fondo per l'innovazione continui a sostenere la commercializzazione di tecnologie innovative e prime nel loro genere. L'EU ETS sostiene pertanto gli obiettivi del patto per l'industria pulita fornendo un prezzo del carbonio chiaro e prevedibile, incentivando gli investimenti in soluzioni di decarbonizzazione, continuando nel contempo a garantire protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e reinvestendo le entrate generate dal sistema.

Dei meccanismi dedicati garantiscono la continuità della solidarietà con gli Stati membri a reddito più basso, tra cui la ridistribuzione del 10 % dei proventi delle aste, il Fondo per la modernizzazione e l'accesso garantito al meccanismo di stimolo degli investimenti nell'ambito del sistema ETS. Dovrebbero inoltre continuare ad assistere gli Stati membri a basso reddito nella modernizzazione del loro sistema energetico e nell'accelerazione della trasformazione industriale.

---

15 La Banca per la decarbonizzazione industriale sarà inserita nell'ambito della governance del futuro Fondo europeo per la competitività per garantire che entrambi gli strumenti di finanziamento siano complementari. Il Fondo europeo per la competitività sosterrà gli sforzi di decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica. Considerando l'elevato fabbisogno di investimenti di tali settori, entrambi gli strumenti sono necessari, ma dovrebbero essere concepiti come complementari nel sostenere lo sviluppo tecnologico, i tipi di strumenti offerti e il ruolo nel percorso di investimento del progetto. Ciò sarà agevolato anche dal quadro di governance comune.

Realizzare una transizione che coinvolga l'intera economia

Per realizzare una transizione che coinvolga l'intera economia, tutti i settori devono contribuire equamente agli obiettivi climatici dell'UE. Ciò comprende l'applicazione di un segnale efficace del prezzo del carbonio alla quota equa di emissioni del trasporto aereo dell'UE. Il trasporto aereo genera il 2-3 % delle emissioni mondiali di CO_2[16], oltre a produrre altri effetti sul clima di gravità almeno pari a quelli del CO_2. Attualmente al trasporto aereo è imputabile il 14 % delle emissioni dei trasporti dell'UE, ossia circa il 4 % delle emissioni totali di CO_2 dell'Unione. Secondo le previsioni, entro il 2050 questa percentuale crescerà fino a circa il 90 %[17]. Ad alimentarla sono i voli a lungo raggio, per i quali dovrebbe essere fissato un prezzo commisurato del carbonio. A livello globale, l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) prevede che le emissioni del trasporto aereo internazionale continueranno a crescere[18]. Il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) mira a compensare la maggior parte di questo aumento[19]. Il trasporto aereo, come il trasporto marittimo, presenta importanti sfide in termini di decarbonizzazione in quanto è un settore in cui è difficile abbattere le emissioni, caratterizzato da una lunga durata di vita degli attivi, da una notevole intensità di capitale e dall'attuale scarsità di alternative immediate ai combustibili fossili.

Il trasporto marittimo rappresenta circa il 14 % delle emissioni totali dei trasporti dell'UE, ossia circa il 4 % delle emissioni totali di CO_2 dell'UE. La sua transizione verde richiederà la mobilitazione dell'intera catena del valore del settore marittimo dell'UE, nonché investimenti sostanziali nel miglioramento dell'efficienza delle navi, nello sviluppo di nuove tecnologie di propulsione sostenibili e nell'aumento della produzione e della distribuzione di combustibili sostenibili, rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture portuali e dell'energia. Inoltre, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sta elaborando una misura globale per attuare la strategia dell'IMO del 2023 in materia di gas a effetto serra, che mira, tra l'altro, a conseguire l'azzeramento delle emissioni nette del trasporto marittimo internazionale entro il 2050 o in prossimità di tale data. L'EU ETS potrebbe necessitare di un meccanismo che consenta di sostenere la nuova misura globale una volta adottata, evitando, in particolare, i doppi pagamenti ma preservando il segnale di prezzo e gli incentivi per le navi che fanno scalo nei porti dell'UE.

Per i trasporti aerei e marittimi, politiche complementari quali ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime operano in sinergia con i molteplici incentivi dell'EU ETS a sostegno della diffusione di combustibili più sostenibili[20]. La bussola per la competitività, il patto per

---

16 EASA, *European Aviation Environmental Report 2025*, https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/downloads#download-2025.

17 Fonte: figura 76, "Direct CO_2 emissions from the EU transport sector by mode", allegato 8, *Climate Target Impact Assessment*, e punto 1.5.5, pag. 97, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6c154426-c5a6-11ee-95d9-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_3&format=PDF.

18 Entro il 2050 si serviranno dei trasporti aerei 12,4 miliardi di passeggeri l'anno a livello mondiale, quasi il triplo rispetto al volume odierno . (https://www.icao.int/sites/default/files/publications/Aviation%20Budget%20Brochure/ICAO-Budget-Brochure-eVersion-27Mar25.pdf).

19 L'ICAO osserva che a causa della partecipazione parziale a CORSIA, le emissioni del trasporto aereo continueranno a crescere al di sopra del livello di riferimento del regime (~500 Mt CO_2 l'anno). Fonte: relazione A42-WP/28 dell'ICAO, "Technical Assessments in Support of the 2025 CORSIA Periodic Review", https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_028_en.pdf.

20 Per quanto riguarda il trasporto aereo, ReFuelEU Aviation fissa obiettivi affinché i produttori di carburante forniscano una quota crescente di carburanti sostenibili per l'aviazione, a partire dal 2 % di determinati biocarburanti nel 2025 e dal 6 % nel 2030 (di cui lo 0,7 % di combustibili sintetici), e affinché le compagnie aeree si riforniscano di carburante. Per il settore marittimo FuelEU Maritime

l'industria pulita e la strategia di gestione industriale del carbonio dell'UE[21] hanno inoltre fissato l'obiettivo di decarbonizzare l'economia accelerando la transizione verso una maggiore circolarità dei materiali e del carbonio, sostenendo la sicurezza economica, la resilienza e la competitività dell'UE. La revisione dell'EU ETS offre l'opportunità di incentivare e aumentare la circolarità del carbonio come percorso fondamentale di decarbonizzazione per i settori in cui le emissioni sono difficili da abbattere, come il cemento, l'acciaio e i prodotti chimici, e di garantire la disponibilità di materie prime alternative al carbonio. La graduale inclusione dell'incenerimento dei rifiuti persegue tale obiettivo chiudendo il ciclo e dando nel contempo un incentivo economico a una maggiore circolarità dei materiali, riducendo le emissioni di gas a effetto serra derivanti dallo smaltimento dei rifiuti e generando materiali riciclati in grado di sostituire materiali vergini a maggiore intensità di carbonio. Oltre a comportare la perdita di risorse preziose, i rifiuti possono avere un impatto negativo significativo sulla salute umana e sull'ambiente. Il loro incenerimento, ad esempio, può contribuire all'inquinamento atmosferico, mentre le discariche possono contaminare l'acqua e il suolo. Le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'incenerimento dei rifiuti urbani sono significative, pari a circa 40 Mt CO_2eq di emissioni di CO_2 fossile all'anno, ma attualmente non sono soggette a politiche di decarbonizzazione specifiche nella maggior parte degli Stati membri. È necessario un quadro globale, che comprenda l'inclusione del settore nell'EU ETS e il rafforzamento delle politiche in materia di economia circolare nell'ambito dell'imminente atto legislativo sull'economia circolare[22], per sostenere la circolarità in tutti i settori dell'economia e contribuire alla decarbonizzazione del settore.

Date queste premesse, il riesame mira a: i) garantire che il mercato continui a essere efficiente e incentivi gli investimenti nella decarbonizzazione nel contesto globale; e ii) affrontare le sfide specifiche cui devono far fronte i settori interessati per facilitare l'adozione delle soluzioni disponibili per la decarbonizzazione, tenendo conto nel contempo di altri atti legislativi che facilitano la transizione pulita e la competitività dell'industria dell'UE.

La presente proposta consta pertanto delle misure elencate di seguito.

i. Allinea il sistema all'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione del -90 % per il 2040, adeguando la traiettoria di riduzione dell'EU ETS a partire dal 2031. Questa modifica consente di continuare a rilasciare quote di emissione nel decennio dal 2040 in poi.

ii. Tiene conto del possibile acquisto di 260 milioni di crediti internazionali per integrare l'azione interna e ridurla al -85 % rispetto al 1990, il che si traduce in un ulteriore spazio di emissione interno nell'ETS. Ciò è reso operativo attraverso l'istituzione di un fattore di riduzione lineare allineato al livello di ambizione dell'Unione derivante dall'acquisto di crediti internazionali a beneficio dei settori ETS e l'accantonamento di quote per l'acquisto di tali crediti internazionali. Nel caso in cui non siano disponibili sufficienti crediti internazionali di alta qualità, di elevata integrità ed efficaci sotto il profilo dei costi, il fattore di riduzione lineare è in linea con l'ambizione interna dell'UE del -90 % entro il 2040.

iii. Fa rientrare nell'EU ETS gli assorbimenti permanenti interni di carbonio attraverso l'aumento del massimale di un quantitativo di quote equivalente alla quantità di assorbimenti che sarà acquistata dalla Commissione, creando in tal modo uno spazio di emissione

---

fissa limiti massimi all'intensità media annua di gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che fanno scalo nei porti europei, indipendentemente dalla bandiera che battono.

21 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Verso un'ambiziosa gestione industriale del carbonio per l'UE" (COM(2024) 62 final).

22 Regolamento (UE) [.../..] del Parlamento europeo e del Consiglio [atto legislativo sull'economia circolare] [riferimento alla GU da aggiungere dopo l'adozione].

supplementare garantito per i settori in cui è più difficile abbattere le emissioni e sostenendo l'espansione dell'industria degli assorbimenti di carbonio, garantendo nel contempo il controllo della qualità e della quantità degli assorbimenti.

iv. Riforma la riserva stabilizzatrice del mercato per garantire un mercato stabile e liquido e un'evoluzione fluida dei prezzi in un contesto di contrazione del mercato.

v. Estende l'assegnazione gratuita e la compensazione dei costi indiretti del carbonio oltre il periodo attuale, mentre l'assegnazione gratuita è subordinata alla presentazione di piani per investire nella decarbonizzazione nell'UE e all'attuazione di tali investimenti.

vi. Aumenta il sostegno finanziario all'innovazione e agli investimenti per la decarbonizzazione, in particolare per la decarbonizzazione industriale, in modo che una quota maggiore dei proventi dell'EU ETS sia restituita ai settori coperti dall'EU ETS. Istituisce la Banca per la decarbonizzazione industriale per fornire 100 miliardi di EUR di finanziamenti a progetti di decarbonizzazione industriale.

vii. Amplia il Fondo per l'innovazione al fine di sostenere l'introduzione sul mercato di innovazioni a basse emissioni di carbonio e rendere più competitive le industrie delle tecnologie pulite.

viii. Rafforza i requisiti per la spesa degli Stati membri in termini di proventi delle aste, anche introducendo una spesa minima per i settori prioritari e rendendo obbligatoria la visibilità.

ix. Continua a offrire solidarietà attraverso il Fondo per la modernizzazione quale mezzo per sostenere la modernizzazione dei sistemi energetici e la decarbonizzazione industriale negli Stati membri a basso reddito, aggiornando i criteri di ammissibilità e la chiave di distribuzione.

x. Continua a ridistribuire il 10 % del volume d'asta agli Stati membri a basso reddito, per motivi di solidarietà e per convogliare tali risorse a fini climatici.

xi. Mira a conseguire un'efficace fissazione del prezzo del carbonio della quota equa di emissioni internazionali del trasporto dell'UE attraverso un'adeguata applicazione dell'EU ETS ai voli in partenza verso le immediate vicinanze dell'Unione. Ciò comprende il sostegno al multilateralismo attraverso un meccanismo di detrazione dei costi di compensazione CORSIA, che eviti di far pagare due volte le stesse emissioni. Per quanto riguarda l'ambito di applicazione dell'ETS in vigore dal 2023 per l'Islanda, la Commissione sarebbe favorevole a un'estensione di tre anni del meccanismo esistente nella decisione del comitato misto.

xii. Istituisce un sostegno specifico e diretto al trasporto marittimo e aereo che promuove, in particolare, la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione e il trasporto marittimo prodotti nell'UE, delle tecnologie pulite e dell'idrogeno.

xiii. Prevede un riesame dell'EU ETS in caso di adozione di una misura globale dell'IMO per evitare il rischio di doppi pagamenti, preservando nel contempo l'integrità ambientale dell'EU ETS.

xiv. Affronta inoltre il rischio di elusione nel settore marittimo attraverso nuove misure e sostiene la parità di condizioni attraverso un'estensione mirata dell'ambito di applicazione dell'ETS a categorie specifiche di piccole navi (di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate).

xv. Introduce elementi di semplificazione mirati che vanno a vantaggio dell'industria e delle autorità pubbliche in quanto riducono i costi amministrativi di conformità e rendono più efficace l'attuazione del sistema.

xvi. Integra l'incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS. Il punto di contabilizzazione dell'utilizzo e della cattura del carbonio (CCU) è situato a valle per i prodotti e a livello di distributore di carburante per gli elettrocarburanti. Ciò consente un percorso di decarbonizzazione per le industrie con emissioni difficili da abbattere.

Con la revisione della direttiva ETS del 2023 è stato creato un nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni che riguarda le emissioni di CO_2 dovute alla combustione di combustibili negli edifici, nel trasporto su strada e nella piccola industria (ETS2). L'ETS2 è escluso dall'ambito di applicazione della presente proposta in quanto diventerà pienamente operativo nel 2028, la sua applicazione dovrebbe essere riesaminata entro il 2029 e qualsiasi valutazione della fattibilità dell'integrazione dei settori nell'ambito dell'ETS2 nell'EU ETS è prevista entro il 2031.

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

Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il presente riesame dell'EU ETS è la prima parte di un ampio pacchetto di misure volte a garantire che l'UE sia pronta a realizzare la sua ambizione in materia di clima per il 2040 con un quadro riveduto per l'energia e il clima, sfruttando nel contempo tutti i benefici della transizione verde e rafforzando la competitività dell'UE.

Tutte le iniziative del pacchetto sono strettamente interconnesse e utilizzano modelli e ipotesi comuni, e ciascuna di esse dipende dalla progettazione delle altre. Le emissioni sono distribuite tra gli strumenti strategici in base a considerazioni di efficacia in termini di costi, fattibilità tecnologica e specificità degli Stati membri, anche per quanto riguarda la scelta delle fonti di energia pulita prodotta internamente. Le valutazioni d'impatto a sostegno del riesame dell'EU ETS e delle prossime proposte comprendono analisi intersettoriali, contributi di esperti e portatori di interessi e implicazioni dei recenti sviluppi geopolitici. Rispecchiano inoltre gli obiettivi e le misure delineati nei piani nazionali per l'energia e il clima (PNEC) degli Stati membri.

Dall'analisi emerge che il conseguimento delle riduzioni delle emissioni e degli assorbimenti di carbonio richiesti richiederà una combinazione equilibrata di politiche, tra cui misure di sostegno mirate, una fissazione stabile del prezzo del carbonio, obiettivi chiari con un'adeguata flessibilità e una regolamentazione razionalizzata ma efficace. Questi principi sono alla base dell'elaborazione delle politiche, sostenendo gli investimenti, l'innovazione e la competitività. Il quadro è ulteriormente sostenuto da una solida struttura di governance che integra la pianificazione, il finanziamento, la cooperazione e il monitoraggio dei progressi, rafforzando nel contempo la resilienza ai crescenti impatti dei cambiamenti climatici.

Date le ambizioni di allargamento dell'UE, la progettazione e l'attuazione del quadro devono tenere conto anche dell'integrazione dei paesi candidati e potenziali candidati. Nel processo di adesione si dovrebbe prendere in considerazione il modo in cui i meccanismi e i fondi di solidarietà dell'EU ETS dovrebbero coprire i paesi dell'allargamento. Nel complesso, è in linea con gli obiettivi per il 2040, copre tutti i settori della società e mantiene un adeguato equilibrio tra la legislazione nazionale e quella dell'UE.

La proposta di revisione dell'EU ETS è una componente fondamentale di tale quadro, sulla base delle proposte relative alle norme sulle emissioni di CO_2 per autovetture e furgoni adottate nel dicembre 2025 e alla revisione della riserva stabilizzatrice del mercato adottata nell'aprile 2026. L'EU ETS continuerà a guidare la riduzione delle emissioni e la trasformazione economica nel corso degli anni 2030. Il riesame mira a preservare l'efficacia del mercato del carbonio, perfezionandone nel contempo la progettazione per sostenere meglio la competitività industriale, la decarbonizzazione, l'innovazione, gli investimenti e la

resilienza strategica dell'Europa. Per il quadro più ampio delle politiche in materia di clima ed energia, un prezzo del carbonio forte e prevedibile rimane essenziale per incoraggiare gli investimenti nell'energia a basse emissioni di carbonio prodotta internamente, nell'elettrificazione e nelle tecnologie pulite, garantendo nel contempo certezza a lungo termine agli investitori.

Nel corso del 2026 sono previste ulteriori proposte legislative sugli obiettivi nazionali e sull'uso dei crediti internazionali.

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

Il patto per l'industria pulita coniuga azione per il clima e competitività in un'unica strategia di crescita globale. Si tratta di un impegno ad accelerare simultaneamente la decarbonizzazione, la reindustrializzazione e l'innovazione, rendendo nel contempo l'Europa resiliente. Mira a presentare all'industria europea una giustificazione economica più solida per i grandi investimenti climaticamente neutri nelle industrie ad alta intensità energetica e nelle tecnologie pulite. Il riesame dell'EU ETS svolge un ruolo centrale nel conseguimento di tali obiettivi ed è pertanto coerente con l'insieme più ampio di politiche dell'Unione che fanno parte del patto per l'industria pulita.

Il conseguimento dei traguardi climatici dell'UE per il 2040 e l'attuazione delle relative politiche richiederanno investimenti sostenuti nella modernizzazione del sistema energetico nei prossimi decenni. Insieme a iniziative quali il patto per l'industria pulita, il regolamento sull'accelerazione industriale[23], la strategia per gli investimenti nell'energia pulita[24], il pacchetto sulle reti europee[25] e il regolamento sull'industria a zero emissioni nette[26], il quadro per il 2040 mira a offrire la prevedibilità necessaria per imprimere un'accelerazione all'efficienza energetica, all'elettrificazione e agli investimenti nelle tecnologie pulite negli edifici, nei trasporti, nell'industria e nelle reti energetiche. La decarbonizzazione industriale dipenderà anche dalla cattura del carbonio, dall'idrogeno e da altre tecnologie innovative, in cui gli investimenti privati svolgeranno un ruolo guida.

L'EU ETS contribuisce a perseguire gli obiettivi che seguono: in primo luogo punta a dare un segnale di prezzo del carbonio che premia gli investimenti a basse emissioni di carbonio. L'ETS fissa un prezzo per le emissioni di CO_2: man mano che questo cresce, gli investimenti nell'elettrificazione e nei processi di produzione climaticamente neutri diventano sempre più interessanti dal punto di vista economico rispetto alle fonti di energia tradizionali basate sui combustibili fossili e ai metodi di produzione ad alte emissioni.

In secondo luogo mira a generare proventi per finanziare la decarbonizzazione. Il regolamento sull'accelerazione industriale, presentato nel marzo 2026, fornisce un quadro chiaro per stimolare gli investimenti e l'innovazione in settori in cui l'Europa può mantenere o costruire la leadership mondiale. Il sostegno pubblico sarà essenziale per mobilitare finanziamenti privati a tal fine. La scelta di reinvestire i proventi dell'ETS (a livello nazionale e dell'UE)

---

23 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici e che modifica i regolamenti (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110 (COM(2026) 100 final).

24 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Strategia per gli investimenti nell'energia pulita" (COM(2026) 116 final).

25 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Pacchetto sulle reti europee" (COM(2025) 1005 final).

26 Regolamento (UE) 2024/1735 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 (GU L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj).

nella transizione industriale, come previsto dalla presente proposta, è coerente con tali obiettivi. In particolare, la presente proposta aumenta i finanziamenti per la decarbonizzazione industriale e i combustibili sostenibili, contribuendo ad accelerare l'elettrificazione, promuovere le tecnologie pulite, rafforzare la base industriale dell'Europa e creare posti di lavoro di alta qualità.

Sulla base delle raccomandazioni della relazione Draghi, la Commissione propone un meccanismo di stimolo degli investimenti nell'ambito del sistema ETS per la fase iniziale della Banca per la decarbonizzazione industriale, annunciata nell'ambito del patto per l'industria pulita. Diventando operativo una volta concluso il processo legislativo dell'ETS, il meccanismo di stimolo degli investimenti nell'ambito del sistema ETS sosterrà gli investimenti a basse emissioni di carbonio nelle industrie ad alta intensità energetica attraverso un premio predefinito per il carbonio. A partire dal 2031 la seconda fase della Banca per la decarbonizzazione industriale utilizzerà strumenti competitivi come i contratti per differenza, nell'ambito di un obiettivo più ampio di mobilitare 100 miliardi di EUR per la decarbonizzazione industriale.

La presente proposta proroga inoltre il Fondo per l'innovazione e il Fondo per la modernizzazione. Dotato di 200 milioni di quote, il Fondo per l'innovazione sosterrà le tecnologie industriali innovative per l'industria e la produzione di tecnologie pulite. Il Fondo per la modernizzazione convoglierà le entrate derivanti dalla vendita all'asta del 2,5 % del massimale di cui all'articolo 9 verso gli Stati membri a basso reddito per modernizzare le infrastrutture energetiche, espandere le energie rinnovabili, rafforzare le reti, migliorare l'efficienza energetica e sostenere tecnologie quali la cattura e lo stoccaggio del carbonio (CCS).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Gli articoli 191, 192 e 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea conferiscono all'UE il potere di intervenire per salvaguardare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente, proteggere la salute umana e promuovere, a livello internazionale, misure per la risoluzione dei problemi ambientali regionali e mondiali. La base giuridica della presente iniziativa è l'articolo 192, paragrafo 1, in quanto si tratta di un'azione intrapresa per combattere i cambiamenti climatici e perseguire gli altri obiettivi ambientali di cui all'articolo 191. L'ETS opera su questa base giuridica dal 2003. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato tutte le modifiche alla direttiva ETS su tale base giuridica.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e sia l'azione internazionale che quella dell'UE possono essere efficaci nell'integrare e rafforzare l'azione a livello regionale, nazionale e locale. L'adeguamento dell'ETS al traguardo dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2040 avrà ripercussioni per innumerevoli settori in tutta l'economia unionale. L'azione coordinata a livello dell'UE è pertanto indispensabile e ha di gran lunga maggiori possibilità di portare alla trasformazione necessaria, fungendo da potente motore per un cambiamento efficace sotto il profilo dei costi e per la convergenza verso l'alto. Molti aspetti strategici valutati nel contesto della presente iniziativa sono caratterizzati da una dimensione rilevante per il mercato unico, in particolare le opzioni finalizzate alla protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i meccanismi di finanziamento focalizzati su basse emissioni di carbonio. L'azione dell'UE può anche ispirare e promuovere l'elaborazione di altre misure basate sul mercato.

In quanto mercato del carbonio, l'ETS incentiva la riduzione delle emissioni per mezzo di soluzioni efficaci sotto il profilo dei costi innanzitutto nelle attività che rientrano nel suo ambito di applicazione, ottenendo una maggiore efficienza grazie alle dimensioni di scala. L'attuazione di una misura analoga a livello nazionale creerebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati, con il rischio di distorcere la concorrenza e far salire il costo globale di riduzione delle emissioni. La stessa logica vale per l'estensione della fissazione del prezzo del carbonio a nuovi settori.

- **Proporzionalità**

L'analisi della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta dimostra che è conforme al principio di proporzionalità. Ciò è dovuto al fatto che non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi di attuazione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE per il 2040 in modo efficace sotto il profilo dei costi, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato unico e la competitività dei settori ETS.

Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno approvato una riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra a livello dell'Unione e in tutti i settori dell'economia del 90 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2040, con la possibilità di utilizzare una quantità limitata di crediti internazionali di alta qualità per apportare un "contributo adeguato" all'obiettivo per il 2040, a partire dal 2036. La presente proposta riguarda un grande volume di queste emissioni di gas serra e rivede la direttiva ETS per conseguire tale obiettivo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Una direttiva è lo strumento migliore per conseguire gli obiettivi della presente proposta, in quanto si tratta dell'atto giuridico più adatto a modificare l'attuale direttiva ETS.

Le direttive impongono agli Stati membri di raggiungere gli obiettivi prefissati e di recepire le misure nei sistemi legislativi nazionali sostanziali e procedurali. Rispetto ai regolamenti danno agli Stati membri più libertà nell'attuazione delle misure stabilite a livello dell'UE, poiché lasciano loro la possibilità di scegliere le modalità attuative più adeguate. In questo modo gli Stati membri possono garantire che le nuove norme siano coerenti con il loro quadro giuridico sostanziale e procedurale di attuazione dell'ETS, in particolare per quanto riguarda l'autorizzazione degli impianti nonché le misure di esecuzione e le sanzioni.

Una direttiva è anche l'atto giuridico più consono per modificare la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato perché la revisione di questo strumento giuridico è strettamente connessa agli effetti che le proposte di adeguamento dell'EU ETS sortiranno sulla stabilità del mercato.

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

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

La valutazione della direttiva ETS e della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato (cfr. allegato 15 della valutazione d'impatto) ha concluso che l'EU ETS è molto allineato alle più ampie politiche dell'UE in materia di clima e che i settori ETS contribuiscono maggiormente al conseguimento dell'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra dell'UE per il 2030, in quanto è stato economicamente più *efficiente* per tali settori che per i settori non ETS. Vi sono prove che suggeriscono che l'EU ETS è stato *efficace* nel guidare la tendenza generale alla riduzione delle emissioni osservata nell'UE.

Durante il periodo di valutazione le emissioni totali degli impianti fissi sono diminuite in modo significativo, in linea con e oltre la traiettoria richiesta per conseguire l'obiettivo di una

riduzione del 43 % rispetto ai livelli del 2005 entro il 2030 fissato dalla revisione del 2018 della direttiva ETS. Il segnale rafforzato del prezzo del CO_2 durante la fase IV (2021-2030) ha probabilmente incentivato livelli più elevati di abbattimento complessivo, in quanto sono state attuate riforme per affrontare lo squilibrio strutturale nella domanda e nell'offerta di quote che in precedenza comprometteva le prestazioni dell'EU ETS nella fase III (2013-2020). È probabile che la diffusione delle opzioni di abbattimento sia stata più elevata nel settore energetico che in quello industriale. Ciò è dovuto in parte alle ulteriori misure complementari messe in atto per sostenere la decarbonizzazione della produzione di energia elettrica in tutta l'UE, nonché all'assenza di assegnazioni gratuite, che avrebbero ridotto l'impatto del prezzo del carbonio per gli emettitori industriali.

L'introduzione della riserva stabilizzatrice del mercato ha reso l'EU ETS molto più coerente con il più ampio quadro politico (ossia la **coerenza esterna**). Ha affrontato l'"effetto materasso", da tempo criticato, consentendo all'offerta di quote di rispondere ai cambiamenti della domanda, compresi quelli indotti da politiche che si sovrappongono, come quelle stabilite nella direttiva Rinnovabili[27] e nella direttiva sull'efficienza energetica[28]. Negli ultimi anni le riforme dell'EU ETS, come le riforme dell'assegnazione gratuita, hanno iniziato ad affrontare le questioni precedentemente individuate per quanto riguarda la coerenza tra i diversi elementi della progettazione (ossia la **coerenza interna**). Ad esempio, la definizione di parametri di riferimento più ambiziosi per l'assegnazione gratuita contribuisce a rafforzare l'impatto del segnale del prezzo del CO_2 per fornire incentivi alla decarbonizzazione, trovando nel contempo un equilibrio nella protezione dell'industria dal rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I dati tratti dalla letteratura confermano l'argomentazione secondo cui l'attuazione della direttiva ETS riveduta dal 2018 ha apportato un notevole valore aggiunto dell'UE agli Stati membri e ha probabilmente portato a una mitigazione più efficace sotto il profilo dei costi rispetto a quanto sarebbe stato possibile se fossero state adottate misure solo a livello nazionale.

Nel complesso, la valutazione conferma che l'ETS ha finora conseguito con successo i suoi obiettivi e che è stato uno strumento fondamentale per conseguire gli obiettivi climatici dell'UE. Tuttavia la valutazione evidenzia anche ambiti di potenziale miglioramento, quali un migliore equilibrio tra la necessità di prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e la garanzia di incentivi continui per gli investimenti nella decarbonizzazione, la garanzia di un sistema più efficiente di monitoraggio, comunicazione, verifica e accreditamento (MRVA) e il rafforzamento delle misure di sicurezza per il registro dell'Unione.

La riserva stabilizzatrice del mercato è stata adottata nel 2015 per ridurre le quote in eccesso nell'EU ETS accumulatesi nel corso delle fasi II (2008-2012) e III (2013-2020) e per attenuare l'accumulo di nuovi squilibri tra domanda e offerta al fine di rafforzare in modo sostenibile la resilienza dell'EU ETS. Dalla valutazione è emerso che questo strumento è stato efficace nel ridurre lo squilibrio storico tra domanda e offerta nel mercato delle quote di emissioni. È stato inoltre efficace nell'attenuare gli shock dei prezzi derivanti dalla pandemia di COVID-19 e dalla crisi dei prezzi dell'energia. In particolare, la riserva stabilizzatrice del mercato ha dato un segnale credibile dell'impegno dell'UE a favore dell'EU ETS, rafforzando in tal modo la fiducia nel mercato.

---

27 Direttiva (UE) 2023/2413 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/1999 e la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio (GU L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

28 Direttiva (UE) 2023/1791 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'efficienza energetica e che modifica il regolamento (UE) 2023/955 (rifusione) (GU L 231 del 20.9.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/1791/oj).

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha consultato le autorità pubbliche nazionali, regionali e locali, i portatori di interessi del settore privato, tra cui imprese e associazioni di imprese, organizzazioni non governative e associazioni ambientaliste, istituti universitari e di ricerca, sindacati e privati cittadini a più riprese durante l'elaborazione della presente proposta.

La revisione della direttiva ETS e della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato si basa sui riscontri raccolti nell'ambito di una valutazione del quadro attuale e di una valutazione d'impatto per il riesame svolte in parallelo. L'obiettivo principale della consultazione era raccogliere i pareri dei portatori di interessi sulle opzioni relative alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, agli assorbimenti di carbonio, ai settori aereo e marittimo, ai processi di gestione dei rifiuti, alla CCU non permanente, alle soglie di potenza termica, al collegamento con altri mercati del carbonio e alla riserva stabilizzatrice del mercato. La consultazione ha inoltre valutato l'uso dei proventi e i meccanismi di sostegno alle basse emissioni di carbonio. La Commissione ha anche raccolto contributi su possibili misure di semplificazione.

La Commissione ha organizzato una consultazione pubblica online con un questionario su ciascuno dei settori oggetto di valutazione e riesame, ricevendo un totale di 540 risposte[29] e raccogliendo oltre 400 documenti di sintesi e feedback all'invito a presentare contributi provenienti da diversi gruppi di portatori di interessi. Sono state inoltre condotte interviste mirate e la Commissione ha partecipato a molteplici riunioni e conferenze (virtuali) bilaterali e multilaterali dei portatori di interessi per discutere del riesame dell'EU ETS, anche con imprese e associazioni di imprese di diversi settori, sindacati, organizzazioni non governative e autorità pubbliche degli Stati membri. Per sostenere la revisione in relazione a temi connessi al settore marittimo, si è tenuta una riunione congiunta del sottogruppo del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile sull'attuazione dell'MRV e dell'ETS per il settore marittimo (ESSF) e del gruppo di esperti sul cambiamento climatico (CCEG per il settore marittimo). Infine, la Commissione ha anche incaricato i contraenti[30] di raccogliere pareri e contributi sull'attuazione delle disposizioni MRVA per gli impianti fissi e gli operatori marittimi attraverso questionari dettagliati.

Parallelamente, il 29 gennaio 2026 la Commissione ha anche organizzato un seminario mirato sull'EU ETS con oltre 50 rappresentanti di impianti fissi in tutta l'UE. Si è concentrato sulle esperienze di attuazione pratica e sull'individuazione di settori per la semplificazione e la razionalizzazione dei processi e dei requisiti di conformità[31]. Infine, il 12 maggio 2026 la Commissione ha anche organizzato una tavola rotonda ad alto livello dei portatori di interessi sul riesame dell'EU ETS. La tavola rotonda ha integrato la consultazione pubblica e ha raccolto ulteriori contributi sulle priorità strategiche per orientare il prossimo riesame dell'EU ETS e della riserva stabilizzatrice del mercato per il periodo 2031-2040 e sugli strumenti complementari necessari per rendere la decarbonizzazione un motore della competitività e della resilienza dell'UE.

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

---

29 Per i dettagli della consultazione pubblica, cfr. Sistema di scambio di quote di emissione dell'UE per gli impianti fissi, il trasporto marittimo e il trasporto aereo, e riserva stabilizzatrice del mercato – riesame.

30 Ricardo Nederland B.V; Viegand Maagøe A/S e SQ Consult.

31 Commissione europea: "Reality check – Commission takes stock of ETS implementation with stationary installations", 2 febbraio 2026.

In generale, dalle consultazioni pubbliche è emerso un ampio sostegno all'EU ETS come strumento di natura politica. In generale i portatori di interessi sono favorevoli a garantire la coerenza tra l'EU ETS e il traguardo climatico per il 2040 fissato nella normativa europea sul clima, al fine di continuare a contribuire alla riduzione delle emissioni nel modo più efficace sotto il profilo dei costi ed economicamente efficiente, preservando nel contempo la competitività. Per essere coerenti con l'obiettivo per il 2040, molti portatori di interessi ritengono che l'adeguamento al ribasso del fattore di riduzione lineare sia importante per contenere i prezzi del carbonio e migliorare la prevedibilità del mercato. Allo stesso tempo, molti ritengono che un segnale di prezzo solido sia importante per la certezza degli investimenti. La presente proposta tiene conto di entrambi gli obiettivi.

Per affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per i settori non contemplati dal CBAM, vi è un ampio sostegno generale a favore del proseguimento dell'assegnazione gratuita, in particolare tra i portatori di interessi dell'industria. La subordinazione dell'assegnazione gratuita continua agli investimenti nella decarbonizzazione è principalmente sostenuta dal settore energetico e dalla società civile. La proposta combina il mantenimento dell'assegnazione gratuita con la subordinazione di una parte agli investimenti nella decarbonizzazione per trovare un equilibrio tra la prevenzione della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e il rafforzamento degli incentivi a investire in misure di decarbonizzazione. Inoltre, un'ampia maggioranza di portatori di interessi sostiene la proposta di mantenere la compensazione dei costi indiretti oltre il 2030 per affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio derivante dai costi del carbonio trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica. Solo alcuni intervistati della società civile si sono opposti al mantenimento della compensazione dei costi indiretti.

Per quanto riguarda il sostegno alla decarbonizzazione dell'industria, la stragrande maggioranza dei portatori di interessi di tutti i gruppi si dice favorevole alla creazione di un'apposita banca per sostenere gli sforzi di decarbonizzazione industriale, con un pacchetto di strumenti di finanziamento per adattare il sostegno a priorità ed esigenze in continua evoluzione. La proposta ne prende debitamente atto. Anche il proseguimento del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione è generalmente accolto con favore dai portatori di interessi. Ciò si riflette nella proposta continuando a sostenere gli investimenti nella modernizzazione dei sistemi energetici e nell'efficienza energetica nell'ambito del Fondo per la modernizzazione, migliorando e semplificando nel contempo alcuni aspetti del Fondo per l'innovazione senza apportare modifiche sostanziali al suo funzionamento e ai suoi obiettivi.

Per quanto riguarda gli assorbimenti di carbonio, la proposta rispecchia il parere espresso da un'ampia maggioranza di portatori di interessi secondo cui gli assorbimenti permanenti interni di carbonio dovrebbero essere inclusi nell'EU ETS, con garanzie per assicurare che non scoraggino la necessaria riduzione delle emissioni. Solo alcuni rispondenti del settore privato e della società civile si sono espressi a favore, rispettivamente, dell'inclusione degli assorbimenti temporanei di carbonio o dell'esclusione di qualsiasi assorbimento di carbonio. I pareri sulle modalità specifiche di integrazione attraverso un'autorità pubblica centrale dell'UE sono stati contrastanti. La proposta comprende questo approccio per fornire certezza ai settori ETS in merito allo spazio di emissioni lorde disponibile e prevedibilità della domanda di assorbimenti di carbonio, a vantaggio dell'industria degli assorbimenti di carbonio. Ciò favorirebbe una maggiore liquidità del mercato e la diffusione di tali tecnologie, garantendo al contempo l'integrità ambientale e riducendo gli ostacoli alla mitigazione, grazie a un'integrazione limitata degli assorbimenti permanenti interni di carbonio basati sulla CCS e certificati nell'ambito del CRCF, nonché grazie ai bassi costi amministrativi per i settori soggetti al sistema ETS che continuano a scambiare esclusivamente quote UE (EUA).

In tutti i gruppi di portatori di interessi, la riserva stabilizzatrice del mercato è generalmente considerata efficace nel far fronte all'eccedenza sul mercato. Tuttavia, la maggior parte dei portatori di interessi, principalmente dei settori dell'industria e dell'energia, è favorevole a modifiche dei suoi parametri per rafforzare la prevedibilità dei prezzi e aumentare la liquidità in vista del previsto inasprimento del mercato in futuro, mentre alcuni portatori di interessi della società civile generalmente preferiscono mantenere l'approccio attuale. Le modifiche proposte con maggiore frequenza sono state l'abolizione della regola di invalidamento e l'adeguamento dinamico dei parametri per riflettere il mercato. Queste modifiche trovano debito riscontro nella presente proposta e nella proposta mirata di modifica della riserva stabilizzatrice del mercato dell'aprile 2026, che blocca il meccanismo di invalidamento e permette di tenere le quote nella riserva al di sopra della soglia di 400 milioni come "scorta" a sostegno della stabilità del mercato.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, vi è un ampio sostegno al rafforzamento del suo contributo alla decarbonizzazione e la maggioranza dei portatori di interessi sia del settore imprenditoriale che della società civile ritiene che l'attuale approccio ai voli internazionali al di fuori dell'Europa non affronti adeguatamente la questione delle emissioni prodotte da tali voli. La proposta contribuisce ad affrontare tale problema applicando un prezzo del carbonio efficace anche a una parte della quota equa di emissioni internazionali del trasporto aereo dell'UE, in modo coerente con l'ambito di applicazione del regolamento ReFuelEU Aviation. Anche i portatori di interessi delle imprese e del settore pubblico hanno individuato nell'aumento del sostegno al carburante sostenibile per l'aviazione una priorità fondamentale. La proposta ne tiene debitamente conto aumentando il sostegno dell'ETS alla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, garantendo nel contempo che gli Stati membri ricevano ancora i proventi dell'ETS per finanziare ulteriori misure di decarbonizzazione.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, i portatori di interessi hanno ampiamente convenuto che l'inclusione nell'ETS favorisce con successo la decarbonizzazione, individuando nel contempo le opportunità per migliorare l'interazione con le misure internazionali, rafforzare la competitività, includere le navi più piccole e semplificare le norme. La proposta contribuisce a tali obiettivi adottando misure volte a ridurre il rischio di elusione e adattando la clausola di revisione per affrontare in particolare il rischio di doppi pagamenti tenendo conto delle future misure globali dell'IMO. La proposta introduce inoltre un meccanismo finanziato dall'ETS per sostenere la diffusione di combustibili sostenibili e tecnologie di propulsione pulite. Si propone un'estensione mirata dell'ambito di applicazione a determinate categorie di navi più piccole, che rifletta il necessario equilibrio tra benefici ambientali e costi di attuazione. La proposta prevede una proroga limitata nel tempo delle deroghe necessarie per motivi di connettività e socioeconomici. Ciò è accompagnato da una proposta di regolamento MRV per il trasporto marittimo volta a migliorare e semplificare l'attuazione del sistema.

Per quanto riguarda il settore della gestione dei rifiuti, la maggioranza dei portatori di interessi è favorevole all'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS, escludendo nel contempo l'incenerimento dei rifiuti pericolosi, come indicato nella presente proposta, al fine di incentivare la riduzione delle emissioni, l'economia circolare e la diffusione degli assorbimenti di carbonio e della cattura e dell'utilizzo del carbonio. Ciò è stato generalmente sostenuto dai portatori di interessi dell'industria e della società civile, ad eccezione dei portatori di interessi del settore dell'incenerimento dei rifiuti.

La maggioranza dei portatori di interessi è favorevole a incentivare la CCU adeguando l'obbligo di restituzione per le emissioni catturate e utilizzate nei prodotti senza stoccaggio permanente, principalmente ottenendo il sostegno del settore dell'energia e dell'industria manifatturiera. I pareri sono più contrastanti sul trasferimento dell'obbligo di restituzione

interamente a valle, e alcuni portatori di interessi sottolineano la necessità di coerenza normativa per gli elettrocarburanti. La proposta tiene conto di tali considerazioni attuando la contabilizzazione ibrida a valle e intermedia per incentivare la cattura e l'utilizzo del carbonio negli impianti a monte e l'uso del carbonio derivante dalla cattura e dall'utilizzo del carbonio nei prodotti a valle.

- **Raccolta e utilizzo di competenze**

La proposta si basa sugli elementi raccolti durante la valutazione d'impatto per la precedente revisione dell'ETS[32], conclusasi nel 2023, sulla valutazione d'impatto a corredo della comunicazione e della proposta sul traguardo climatico per il 2040[33] e su tutti i riscontri pertinenti emersi nel quadro di altre iniziative concomitanti. Muove dai dati sulle emissioni e dalle esperienze maturate con l'attuazione dei sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica dell'UE.

La presente proposta si avvale di una raccolta di strumenti di modellizzazione integrati che coprono tutte le emissioni di gas a effetto serra dell'economia dell'UE. Tali strumenti sono utilizzati per produrre una serie di scenari che riflettono opzioni strategiche coerenti con il traguardo climatico dell'Unione per il 2040.

La Commissione si è inoltre avvalsa del crescente corpus di ricerche empiriche sottoposte a valutazione inter pares sull'EU ETS, unitamente a diversi contratti di sostegno. Viegand Maagoe e SQ Consult hanno svolto un ulteriore lavoro di sostegno per la valutazione del sistema MRVA. Per i settori marittimo e aereo, Ricardo ha condotto degli studi settoriali[34].

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto, il cui progetto è stato presentato al comitato per il controllo normativo il 23 marzo 2026. Il comitato ha formulato un parere positivo con riserve il 15 aprile 2026[35], evidenziando cinque carenze principali nel progetto. In primo luogo, ha ritenuto che i costi e i benefici dell'EU ETS durante il periodo di valutazione, compresa la distribuzione dei costi, l'impatto sul prezzo del carbonio e gli effetti delle quote gratuite sulle riduzioni delle emissioni e sugli investimenti, non fossero stati sufficientemente quantificati. In secondo luogo, la definizione del problema mancava di chiarezza e i suoi obiettivi non erano stati inquadrati in termini SMART (specifici, misurabili, attuabili, realistici e temporalmente definiti). In terzo luogo, lo scenario di base non era chiaro, in particolare per quanto riguarda il modo in cui si allinea alla valutazione d'impatto del traguardo climatico per il 2040. In quarto luogo, è necessario rafforzare la logica alla base della combinazione delle misure in opzioni strategiche, con un'ulteriore analisi della competitività, dell'accessibilità economica e delle interazioni tra le proposte richieste. In quinto luogo, i confronti costi-benefici delle opzioni strategiche non

---

32 SWD(2021) 601.

33 SWD(2024) 63.

34 Ricardo, "Support for the 2026 review of the ETS directive for maritime", relazione preparata per la DG CLIMA, di prossima pubblicazione, (2026); Ricardo et al., "Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport", (2024); e più specificatamente, la parte"MRV maritime evaluation support"(2026): di prossima pubblicazione; Ricardo, "Opportunities of the Green Transition for the EU Maritime Industry and Value Chain", (2026) di prossima pubblicazione. Ricardo, "Support for the review by the Commission concerning the implementation of ICAO's CORSIA, and for Commission reports on certain types of flights, social impacts, and air connectivity of islands, remote territories and Iceland", preparato per la DG CLIMA, (2025) di prossima pubblicazione.

35 ARES(2026)3999719.

sono sufficientemente dettagliati, il che ostacola una solida valutazione dell'efficacia e dell'efficienza. La relazione sulla valutazione d'impatto è stata adeguata in risposta alle osservazioni formulate dal comitato per il controllo normativo.

La valutazione è stata rafforzata per mostrare i diversi sviluppi e l'impatto del prezzo del carbonio sull'industria e sul settore energetico. Sono stati aggiunti ulteriori elementi di prova relativi al passaggio ad altri combustibili e al ruolo dell'ETS nella riduzione dell'uso del carbone, nonché ai costi di abbattimento per i principali settori, ai costi marginali di abbattimento e al legame con il prezzo dell'ETS, e sono stati inclusi i risultati di un ulteriore esame della letteratura sui costi e i benefici attribuibili all'ETS. Sono state incluse ulteriori informazioni, tratte dalla letteratura e fornite dalle parti interessate, relative agli effetti del sistema ETS sulla competitività. La valutazione è stata ulteriormente sviluppata per includere maggiori informazioni sulle riduzioni delle emissioni e sul trasferimento dei costi ai diversi settori.

Per quanto riguarda la valutazione d'impatto, è stata chiarita la definizione del problema e gli obiettivi che non erano stati formulati in termini SMART sono stati riformulati in tali termini (OS1.1.2, OS2.1.2, OS1.1.3 e OS1.3.1). Ove possibile, le cause del problema sono state quantificate e, in caso contrario, ulteriormente qualificate. Sono state aggiunte alcune spiegazioni sulle principali differenze tra lo scenario di riferimento, lo scenario con obiettivo dell'85% e la proposta relativa all'obiettivo climatico dell'UE per il 2040. Sono state fornite ulteriori informazioni sulle esigenze di investimento e sulla loro evoluzione, sugli impatti delle diverse opzioni relative al tetto massimo (CAP3 rispetto a CAP1), con una distinzione tra i settori ad alto consumo energetico e gli altri settori industriali, nonché sulle tecnologie necessarie e sui relativi livelli di maturità tecnica. Sono stati individuati i principali compromessi tra le opzioni e le misure più significative che determinerebbero l'impatto complessivo di ciascuna delle tre opzioni strategiche. La relazione è stata accompagnata da maggiori informazioni sulle principali ipotesi di modellizzazione e da una migliore accessibilità per i responsabili delle politiche attraverso la semplificazione delle dichiarazioni ripetitive o non supportate. È stata inoltre inclusa nell'appendice IV della valutazione una tabella riassuntiva dei costi e dei benefici ivi individuati. Infine, sono state corrette delle minori incongruenze individuate nei documenti dal comitato per il controllo normativo.

Le sezioni da 5 a 7 della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta illustrano le alternative strategiche esaminate, le confrontano e spiegano perché la proposta finale è stata considerata la migliore scelta a livello di politiche. Nelle sezioni 6 e 7 e nell'allegato 3 è fornita una spiegazione dei principali impatti economici, sociali e ambientali dell'opzione prescelta, indicando chi ne sarebbe interessato e in che modo, unitamente, ove possibile, a stime quantitative dei benefici e dei costi. Per quanto riguarda l'opzione scelta per il massimale ETS, la proposta politica finale si discosta dalle opzioni esaminate nella valutazione d'impatto. Gli impatti sono illustrati nella sezione 6.2.3.1 e nell'allegato 8-1 sul massimale.

Come indicato nella precedente sezione relativa alle consultazioni dei portatori di interessi, la consultazione pubblica aperta ha inoltre ricevuto oltre 400 contributi in risposta all'invito a presentare contributi, compresi documenti di sintesi e feedback, forniti da diversi gruppi di portatori di interessi. Ciò è ulteriormente spiegato nell'allegato 2 della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta.

La valutazione d'impatto comprende il controllo della coerenza di cui all'articolo 6, paragrafo 4, della normativa europea sul clima, che impone alla Commissione di valutare la coerenza di qualsiasi progetto di misura o proposta legislativa dell'UE con gli obiettivi della normativa sul clima, come quello della neutralità climatica dell'UE. La valutazione d'impatto

si concentra sull'analisi degli impatti climatici delle misure. Si basa sulle migliori conoscenze scientifiche disponibili, utilizza due strumenti di modellizzazione economica ed esamina l'efficienza in termini di costi di ciascuna opzione strategica. La valutazione confronta gli impatti delle misure rispetto a uno scenario di base e verifica la sensibilità alle ipotesi principali. La proposta legislativa è pienamente in linea con l'obiettivo della neutralità climatica stabilito nella normativa europea sul clima, in quanto l'allineamento dell'ETS a tale obiettivo e al traguardo intermedio per il 2040 ne costituisce l'obiettivo principale. Nei casi in cui le misure danno adito a incertezze in merito all'apporto del contributo netto dell'EU ETS all'azione per il clima (integrazione degli assorbimenti di carbonio con aumento preventivo del massimale) o possono creare falle nel conteggio delle emissioni (conteggio della CCU a valle), il livello di rischio è valutato e controbilanciato dal conseguimento degli obiettivi climatici più generali e dall'impiego di strumenti di mitigazione. Per quanto riguarda gli assorbimenti, le misure sono giustificate per conseguire l'aumento degli assorbimenti ed evitare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i rischi sono attenuati prevedendo un bilancio sufficiente per l'acquisto degli assorbimenti e una clausola di revisione. Nel caso della CCU i rischi sono giustificati dal fine di incentivare tale pratica, e la proposta introduce misure di mitigazione di eventuali falle normative.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Dalla revisione della direttiva ETS nel 2018 sono state operate varie semplificazioni. È stato aggiunto l'articolo 27 bis, che consente agli Stati membri di escludere gli impianti che emettono meno di 2 500 t CO_2e l'anno. Sono state inoltre apportate una serie di semplificazioni e chiarimenti attraverso modifiche al regolamento sul monitoraggio e la comunicazione (regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione)[36] e sono stati sviluppati metodi e strumenti standardizzati per facilitarne l'attuazione. Tali misure sono ulteriormente discusse nella relazione di valutazione che accompagna la presente valutazione d'impatto, mentre è stata proposta una serie di possibili misure di ulteriore razionalizzazione e semplificazione (cfr. allegato 15, sezione 9.4.4.2).

Molte delle misure contenute nella presente proposta che riguardano le emissioni degli impianti fissi non comportano generalmente una semplificazione, in quanto stanno valutando la possibilità di ampliare l'ambito di applicazione dell'EU ETS. Tuttavia, comportano una semplificazione più ampia, in quanto l'azione per il clima a livello dell'UE dovrebbe evitare un approccio frammentario in cui le misure nazionali o subnazionali aumentino la complessità del mercato unico. Inoltre, le misure di prevenzione della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio proposte semplificano la concessione dell'assegnazione gratuita non aggiornando l'elenco relativo alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per la fase V (2031-2040), eliminando in tal modo gli oneri amministrativi per gli operatori. L'opzione proposta di estendere la condizionalità nell'assegnazione gratuita comporterebbe un aumento dello sforzo amministrativo, che deve essere ponderato rispetto ai benefici ambientali della condizionalità e al valore dell'assegnazione gratuita (cfr. sezione 6.2.1.6 della valutazione d'impatto). La valutazione d'impatto (cfr. allegato 12) considera l'opportunità di includere una discussione sulla possibile inclusione di un maggior numero di impianti di piccole dimensioni nell'EU ETS abbassando la soglia di capacità termica di 20 MW. Tuttavia, in linea con la valutazione d'impatto, la presente proposta esclude tale ampliamento sulla base del fatto che non sarebbe proporzionato, in quanto la maggior parte delle emissioni pertinenti sarà coperta dall'EU ETS 2.

---

[36] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

Il pacchetto introduce miglioramenti incrementali attraverso iniziative di semplificazione con l'obiettivo di attuare il sistema in modo armonizzato e solido, riducendo al minimo le duplicazioni esistenti e conseguendo incrementi di efficienza in relazione al regolamento MRV per il trasporto marittimo. Ciò è in linea con la valutazione (cfr. allegato 15, sezione 8.5, della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta), che ha concluso che i miglioramenti incrementali proposti sarebbero migliori di una revisione strutturale del sistema MRV, considerando che tale sistema funziona come un quadro solido, e ha gestito con successo le modifiche derivanti dalla revisione del 2023 senza compromettere la qualità o l'utilizzabilità complessiva dei dati.

La misura strategica SI1 per il settore marittimo "Semplificazione e misure di miglioramento mirate" comprende disposizioni specifiche per semplificare il sistema MRV per il trasporto marittimo che consentirebbero alle società di navigazione di sfruttare le sinergie non sfruttate, ridurre al minimo gli oneri indebiti e, in ultima analisi, ridurre i costi di conformità amministrativa. La misura garantirebbe, tra l'altro, che un soggetto sia responsabile della conformità per quanto riguarda le emissioni di una determinata nave nell'ambito dei sistemi ETS/MRV per il trasporto marittimo e FuelEU Maritime e che il principio di "monitoraggio e comunicazione una sola volta" sia pienamente attuato attraverso un ciclo comune condiviso di conformità al sistema MRV. La valutazione d'impatto che accompagna la proposta stima che gli elementi di semplificazione per il settore marittimo comporterebbero risparmi annui compresi tra il 10 % e il 20 % degli attuali costi annuali di conformità amministrativa per il sistema MRV per le società di navigazione.

Si propone inoltre una semplificazione per il trasporto aereo, in particolare per gli operatori più piccoli, per i quali la definizione di status commerciale è soppressa, e sostituita da una soglia di emissioni semplice che si applica in egual misura a tutti gli operatori. Gli operatori di recente inclusione e l'aumento del numero di operatori esistenti con scarsa attività, a causa di un aumento della soglia pertinente, possono fare affidamento su un monitoraggio e una comunicazione semplificati e su una deroga alla verifica. L'esclusione degli operatori con un obbligo di restituzione dell'EU ETS molto basso garantisce che gli oneri amministrativi a carico delle compagnie aeree e delle autorità di riferimento rimangano limitati, senza compromettere l'ambizione ambientale.

- **Diritti fondamentali**

La presente proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva in particolare i principi della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Nello specifico contribuisce all'obiettivo di un elevato livello di tutela dell'ambiente conformemente al principio dello sviluppo sostenibile sancito dall'articolo 37 della Carta[37].

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'incidenza sul bilancio dell'iniziativa e le risorse umane e amministrative necessarie sono illustrate nella scheda finanziaria.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione continuerà a monitorare e valutare il funzionamento dell'ETS nella sua relazione annuale sul mercato del carbonio, come previsto dall'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva ETS. La relazione sul mercato del carbonio riguarderà gli effetti dell'attuale riesame

[37] GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

dell'ETS. Si basa sull'analisi della valutazione dei progressi compiuti nell'applicazione della direttiva ETS, disciplinata dall'articolo 21 della direttiva stessa, che impone agli Stati membri di riferire alla Commissione in merito a questioni quali l'assegnazione delle quote, il funzionamento del registro, l'applicazione delle misure di monitoraggio e comunicazione, verifica e accreditamento e le questioni relative al rispetto della direttiva. Le disposizioni relative alla relazione annuale sul mercato del carbonio e alla comunicazione da parte degli Stati membri si applicano anche ai settori cui è stato esteso il sistema ETS. I dati MRV ottenuti attraverso la regolamentazione dei nuovi settori costituiranno per la Commissione una fonte essenziale di informazioni utili a valutare i progressi compiuti in questi settori.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la Commissione si baserà sui dati raccolti attraverso il sistema MRV dell'UE per il trasporto marittimo e sull'analisi della comunicazione annua delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, che fornisce risultati aggregati e spiegazioni degli stessi. Il processo di governance e monitoraggio integrati a norma del regolamento (UE) 2018/1999 sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima[38] dovrebbe inoltre garantire che le azioni in materia di clima ed energia a livello europeo, regionale, nazionale e locale, compreso l'ETS, contribuiscano alla neutralità climatica dell'UE e agli obiettivi dell'Unione dell'energia. Diversi analisti di mercato seguono da vicino vari aspetti del mercato del carbonio e la Commissione continuerà a monitorarne il lavoro.

La Commissione è regolarmente in contatto con i portatori di interessi ed è pertanto attenta alle loro opinioni e preoccupazioni in merito al funzionamento dell'ETS. Le questioni relative all'ETS sono discusse in un forum dedicato, il gruppo di esperti sul cambiamento climatico (CCEG), che riunisce le autorità competenti degli Stati membri, le associazioni industriali e le ONG, nonché la Commissione. Nelle sue diverse formazioni, il gruppo di esperti sul cambiamento climatico discute, tra l'altro, dell'attuazione dell'assegnazione gratuita, della vendita all'asta e delle questioni relative al funzionamento del registro dell'Unione. Inoltre, il forum sulla conformità all'ETS fornisce alle autorità competenti di tutti i paesi partecipanti all'ETS (i 27 Stati membri, la Norvegia, l'Islanda e il Liechtenstein) una piattaforma per lo scambio di informazioni, conoscenze ed esperienza, ai fini di un'efficace attuazione dell'ETS. Il forum organizza eventi mirati, come la conferenza del Forum sulla conformità, che si tiene annualmente con l'obiettivo di condividere esperienze e facilitare il dialogo tra le autorità competenti degli Stati membri, nonché task force dedicate a temi specifici ed eventi di formazione. Gli enti nazionali di accreditamento e i verificatori sono talvolta invitati a partecipare alle attività del Forum sulla conformità dell'ETS. Inoltre il gruppo di lavoro tecnico sulle attività MRVA in relazione all'ETS riunisce i rappresentanti delle autorità competenti degli Stati membri per condividere esperienze e suggerimenti in merito all'attuazione efficace ed efficiente del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione (regolamento sul monitoraggio e la comunicazione) e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione (regolamento relativo alla verifica e all'accreditamento)[39] e per discutere potenziali aggiornamenti e miglioramenti del quadro delle attività MRVA in relazione all'ETS.

---

38 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

39 Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Gli Stati membri si sono impegnati a notificare le loro misure di recepimento con uno o più documenti che spieghino in che modo gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento si relazionano tra loro, in casi giustificati. Ciò è ritenuto giustificato per la presente proposta, in quanto sarà necessario apportare modifiche mirate alle leggi nazionali, che dovranno essere individuate, così come le disposizioni per le quali il recepimento non è stato ritenuto necessario.

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

Di seguito si elencano i principali elementi della direttiva ETS interessati dalle modifiche.

- **Massimale:** per allineare il sistema all'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione del -90 % per il 2040, si propone di modificare l'articolo 9 della direttiva ETS al fine di adeguare la traiettoria dell'EU ETS a partire dal 2031. Tale modifica consentirebbe un calo annuale più lento e il proseguimento del rilascio di quote negli anni 2040.
- **Crediti internazionali:** si propone di prendere in considerazione l'acquisto di crediti internazionali di elevata integrità previsto a partire dal 2036, riducendo la necessità di una riduzione interna fino a 5 punti percentuali nel 2040, garantendo nel contempo l'efficienza in termini di costi e l'allineamento all'accordo di Parigi. Si propone di abbassare il massimale dell'EU ETS per tenere conto di tale adeguamento, con un minor fattore di riduzione lineare a partire dal 2036 in linea con il conseguimento dell'ambizione di ridurre le emissioni interne dell'UE dell'85 % entro il 2040 e di accantonare quote per finanziare l'acquisto della quantità di crediti internazionali (260 Mt) corrispondente alla riduzione dell'ambizione nell'ambito dell'EU ETS. Si propone un meccanismo alternativo per preservare l'integrità ambientale ripristinando una traiettoria per i settori ETS allineata a una riduzione interna dell'UE del 90 % entro il 2040 nel caso in cui non siano disponibili crediti internazionali di alta qualità, di elevata integrità ed efficaci sotto il profilo dei costi, fatta salva la relazione della Commissione sullo sviluppo di un mercato internazionale dei crediti di alta qualità e di elevata integrità, tenendo conto dei criteri di cui al regolamento (UE) 2021/1119 e del contributo di tali crediti all'ambizione climatica dei settori ETS (cfr. il nuovo articolo 9 ter proposto).
- **Assorbimenti di carbonio:** si propone di introdurre nella direttiva ETS un nuovo articolo 9 quater che integri nell'EU ETS gli assorbimenti permanenti di carbonio, aumentando il massimale di un numero di quote corrispondente (rapporto 1:1) alle unità CRCF di assorbimento permanente interno mediante cattura delle emissioni biogeniche con stoccaggio del carbonio (BioCCS) e cattura diretta dall'aria con stoccaggio del carbonio (DACCS) che la Commissione è incaricata di acquistare. Tali quote di nuova creazione sarebbero assegnate per l'acquisto degli assorbimenti. Si propone di assegnare quote supplementari alla Commissione per colmare il divario di prezzo tra gli assorbimenti e le quote. L'obiettivo netto dell'EU ETS sarebbe calcolato come le emissioni lorde (corrispondenti alla quantità totale di quote) meno la quantità di assorbimenti che si prevede di acquistare. Per agevolare il ricorso dei gestori ai propri assorbimenti, si propone di consentire loro, come pure alle società di

europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2067/oj).

navigazione e agli operatori aerei, se del caso, di compensare le proprie emissioni da combustibili fossili con gli assorbimenti che essi stessi generano mediante BioCCS e che sono certificati nell'ambito del CRCF (articolo 14, paragrafo 1 bis). Tale meccanismo di compensazione non andrebbe oltre lo zero — vale a dire che non potrebbe determinare emissioni negative né portare all'ottenimento di quote di emissioni dell'UE — e richiede un meccanismo di adeguamento alle quote assegnate per l'acquisto di assorbimenti di carbonio e agli assorbimenti di carbonio che devono essere acquistati, onde evitare che lo spazio totale di emissione aumenti oltre il limite implicito nell'integrazione attraverso il programma di acquisto.

- **Banca per la decarbonizzazione industriale:** a partire dal 2028 si propone di istituire la Banca per la decarbonizzazione industriale, un'entità a livello di UE il cui scopo è sostenere l'espansione e la diffusione di tecnologie, processi e tecniche che riducono direttamente le emissioni negli impianti fissi di cui all'allegato I e che possono pertanto anche generare assorbimenti permanenti di carbonio. La banca inizierà a operare in due fasi (nuovo articolo 10 quater quater). In una prima fase, nel periodo 2028-2031 400 milioni di quote saranno riservate a un "meccanismo di stimolo degli investimenti" che corrisponderà premi fissi per il carbonio con un sistema "first in, first served", ossia "primo arrivato, primo servito", per accelerare gli investimenti sulla base della velocità (nuovo articolo 10 quater quinquies). Una quota sarà riservata agli Stati membri a basso reddito per garantire la solidarietà. Il sostegno sarà subordinato al rispetto di scadenze rigorose per il completamento, e l'esecuzione sarà garantita mediante garanzie di realizzazione del progetto. I pagamenti saranno collegati alla prevenzione delle emissioni verificata in modo indipendente e possono essere erogati sotto forma di quote. In una seconda fase, a partire dal 2031, la Banca sosterrà progetti, principalmente attraverso procedure di gara competitive che aggiudicano contratti per differenza di carbonio (*carbon contracts for difference* – CCD) o premi per il carbonio, garantendo in tal modo la stabilità delle entrate a lungo termine e riducendo i rischi per gli investimenti (nuovo articolo 10 quater sexies). La proposta prevede garanzie di offerta e garanzie di realizzazione del progetto per assicurare la serietà delle intenzioni e la consegna nei tempi previsti, consente di ripartire gli impegni di bilancio in rate annuali e introduce disposizioni sui rimborsi e sulle entrate come entrate con destinazione specifica esterne per la Banca. Le sinergie con il Fondo europeo per la competitività saranno rafforzate dalla possibilità di assegnare un "marchio di competitività" ai progetti valutati dalla Banca.

- **Fondo per l'innovazione:** la proposta aggiorna la base giuridica del Fondo per l'innovazione al fine di garantire un sostegno continuo e prevedibile per portare l'innovazione sul mercato e potenziare le tecnologie a basse e zero emissioni di carbonio che contribuiscono in modo significativo alla decarbonizzazione dei settori dell'EU ETS (articolo 10 quater ter). La proposta rafforza inoltre i principi di attuazione, tra cui lo sviluppo di progetti e l'assistenza tecnica per gli Stati membri con scarsa partecipazione, introduce misure volte a scoraggiare domande speculative e migliora la trasparenza attraverso comunicazioni pubbliche annuali. Sono previste norme transitorie per garantire la continuità dell'applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafo 8, fino al 2030.

- **Fondo per la modernizzazione:** la proposta adegua il Fondo per la modernizzazione (articolo 10 quinquies modificato) per allinearlo meglio agli obiettivi più ambiziosi e di equità in materia di clima, aggiornando gli indicatori di ammissibilità e distribuzione utilizzando i dati disponibili più recenti. Estende i settori di investimento ammissibili all'elettrificazione e alla decarbonizzazione industriale, comprese le tecnologie CCS/CCU, continuando nel contempo a vietare il sostegno alla produzione di energia basata sui combustibili fossili. La proposta convoglia inoltre le quote ridistribuite a fini di solidarietà attraverso il Fondo per la modernizzazione per massimizzare l'impatto e consente agli Stati membri di trasferire volontariamente quote supplementari dai loro volumi d'asta per aumentare le risorse del Fondo. Inoltre una quota supplementare del massimale dell'EU ETS è assegnata agli Stati membri beneficiari per sostenere gli investimenti attraverso la Banca per la decarbonizzazione industriale, rafforzando la decarbonizzazione industriale negli Stati membri a basso reddito.
- **Proventi delle aste:** la proposta introduce riforme mirate per garantire che le entrate siano utilizzate in modo più efficace, trasparente e pienamente in linea con gli obiettivi climatici dell'UE (articolo 10, paragrafo 3, modificato). Si propone di definire chiari settori prioritari di spesa, rispecchiando il principio secondo cui i settori ETS che pagano il prezzo del carbonio dovrebbero essere sostenuti con le entrate generate dall'ETS e concentrandosi pertanto sui settori ad alto impatto in cui le entrate dell'ETS possono produrre le maggiori riduzioni delle emissioni e i maggiori benefici collaterali. Tali priorità comprendono i fondi dell'UE per il clima, le energie pulite e le loro reti, i trasporti a basse emissioni di carbonio (in particolare per il trasporto marittimo e aereo), la decarbonizzazione industriale (comprese l'elettrificazione, la cattura e lo stoccaggio del carbonio e le tecnologie pulite), la decarbonizzazione della gestione dei rifiuti, la circolarità e il sostegno alla ricerca e all'innovazione in questi settori. Per garantire una spesa mirata e ad alto impatto, la proposta impone agli Stati membri di destinare almeno il 50 % dei proventi dell'ETS a tali settori prioritari. Questo minimo vincolante contribuirà a correggere l'attuale squilibrio nella spesa, in cui i settori critici ricevono finanziamenti sproporzionatamente bassi nonostante il loro ruolo significativo nel conseguimento delle riduzioni delle emissioni. La proposta garantirà il pieno allineamento alla neutralità climatica vietando gli investimenti che compromettono gli obiettivi climatici a lungo termine dell'UE. Ciò comprende la spesa per misure che creano o prolungano la dipendenza da tecnologie ad alta intensità di carbonio, di cui la dipendenza dai combustibili fossili funge da esempio fondamentale di tale disallineamento. Si propone inoltre di rafforzare i requisiti di visibilità per garantire che il pubblico e i portatori di interessi possano individuare chiaramente le modalità di utilizzo dei proventi dell'ETS (articolo 30 terdecies modificato) obbligando gli Stati membri a comunicare pubblicamente l'origine delle misure finanziate dall'ETS attraverso molteplici canali, quali la documentazione di progetto e le affissioni pubbliche. L'uso dell'etichetta standardizzata dell'UE ("(co)finanziato dal sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea") sarà uno strumento fondamentale per conseguire tale visibilità. I settori prioritari di spesa comprendono l'integrazione dei meccanismi di sostegno previsti dalla direttiva per ridurre gli impatti climatici dei settori ETS. Gli Stati membri possono già decidere di non mettere all'asta le quote per determinati scopi, nel qual caso i quantitativi

esclusi dall'asta dovrebbero essere utilizzati per calcolare l'importo delle risorse proprie basate sullo scambio di quote di emissioni, in linea con la proposta della Commissione relativa al sistema delle risorse proprie (COM(2025) 574, considerando 14). Tali riforme saranno integrate da modifiche al prossimo regolamento Governance[40], che imporranno agli Stati membri di integrare nei rispettivi PNEC l'uso previsto dei proventi delle aste ETS. Tale obbligo di pianificazione ex ante garantirà che la spesa sia strategicamente allineata agli obiettivi climatici nazionali e a livello dell'UE prima dell'assegnazione delle entrate, unitamente a un monitoraggio, un controllo pubblico e una visibilità migliori.

- **Emissioni del trasporto aereo:** si propone di ampliare la copertura di un'efficace tariffazione del carbonio applicando, ove opportuno, il sistema ETS alla quota equa spettante all'UE di determinati voli in partenza dall'Europa (articolo 28 bis, paragrafo 1, modificato e allegato I) e ai voli d'affari (articolo 3, lettere o), p) e am), modificato, all'articolo 28 bis, paragrafo 4, e all'allegato I, lettere j) e k)). Ciò è accompagnato da aumenti commisurati del massimale (articolo 28 bis, paragrafo 1, modificato). Il sostegno all'azione multilaterale prosegue consentendo una riduzione dell'obbligo di restituzione relativo all'ETS con costi per le emissioni coperte da CORSIA (articolo 12, paragrafo 3, lettera b), modificato). Si propone di prorogare l'attuazione della cancellazione di unità nell'ambito di CORSIA fino al 2035 (articolo 12, paragrafo 9, modificato). Le quote derivanti dall'aumento della copertura sono riciclate per indirizzare gli investimenti verso la riduzione degli impatti climatici del trasporto aereo, attraverso la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione e di soluzioni scalabili di decarbonizzazione, nonché la riduzione efficace sotto il profilo dei costi degli impatti climatici delle scie di condensazione per i voli di cui all'ETS (articolo 3 quater, paragrafo 6, modificato). La proposta comprende disposizioni di semplificazione per la comunicazione (articolo 28 bis, paragrafo 4, modificato) e per la richiesta di sostegno finanziato dall'ETS per la decarbonizzazione del trasporto aereo (articolo 3 quater, paragrafo 6, modificato).
- **Emissioni del trasporto marittimo:** la proposta rafforza l'efficacia del sistema attuale i) istituendo un meccanismo di propulsione alternativa sostenibile per il trasporto marittimo (nuovo articolo 3 octies bis bis), che mira a riciclare ulteriori entrate dell'EU ETS per sostenere la decarbonizzazione del settore marittimo; ii) rafforzando le misure di salvaguardia contro il rischio di elusione da parte delle navi portacontainer e delle navi che effettuano o prestano sostegno in operazioni offshore (articolo 3 octies bis, paragrafo 1, e articolo 3 modificati) e monitorando costantemente tale rischio; considerando che la diffusione di soluzioni di riduzione delle emissioni associate alle navi di classe ghiaccio e alle flotte che servono rotte soggette a deroghe fino al 31 dicembre 2030 rimane limitata, si propone di prorogare la durata di alcune deroghe fino

[40] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

al 31 dicembre 2035 (articolo 12, paragrafi da 3 -sexies a 3 -ter, modificati). La proposta proroga inoltre fino al 31 dicembre 2038 il meccanismo temporaneo di ridistribuzione di cui all'articolo 3 octies bis, paragrafo 3, secondo comma. La proposta rafforza la parità di condizioni attraverso un'estensione mirata dell'ambito di applicazione dell'EU ETS a determinate categorie di piccole navi (di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate) (allegato I modificato). Questo tipo di estensione mirata richiede un aumento del massimale (articolo 9 modificato). Poiché l'EU ETS per il trasporto marittimo interagisce con le misure globali in fase di sviluppo in seno all'IMO, la proposta prevede una clausola di revisione che fa riferimento alla possibilità di una misura per la prevenzione dei doppi pagamenti (articolo 3 octies octies). La proposta prevede inoltre una certa quantità di quote da riservare e assegnare al sostegno dei paesi meno sviluppati e dei piccoli paesi insulari in via di sviluppo (nuovo articolo 3 octies bis ter).

- **"ETS come servizio":** per sostenere l'azione globale per il clima e facilitare la fissazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra nei paesi terzi, si propone di istituire il meccanismo "ETS come servizio", al fine di fornire sostegno ai paesi terzi per quanto riguarda le emissioni non già soggette a obblighi di restituzione nell'ambito dell'EU ETS (nuovo articolo 25 ter).

- **Rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, assegnazione gratuita e parametri di riferimento per il periodo successivo al 2031:** si propone di estendere gli strumenti attuali (assegnazione gratuita, elenco dei settori a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio) al prossimo periodo. La proposta proroga fino al 2040 la validità delle misure transitorie di cui all'articolo 10 ter, paragrafo 1, a sostegno di alcune industrie ad alta intensità energetica ritenute esposte alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La proposta stabilisce inoltre norme sull'assegnazione gratuita nell'EU ETS per gli impianti fissi per i periodi quinquennali di cui all'articolo 11 della direttiva ETS fino al 2040, adeguando la frequenza massima di aggiornamento per i parametri di riferimento di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2, per riflettere l'effettivo percorso di decarbonizzazione dei settori industriali. Nel caso in cui la domanda di quote a titolo gratuito renda necessario applicare un fattore di correzione transettoriale uniforme prima del 2040, l'entità della scorta è aumentata fino al 4 % del totale delle quote. La proposta amplia l'approccio esistente in materia di condizionalità per il teleriscaldamento e subordina tutte le assegnazioni gratuite nell'ambito dell'EU ETS a partire dal periodo quinquennale di assegnazione gratuita che inizia il 1º gennaio 2031, al momento dell'elaborazione di un piano per gli investimenti nella decarbonizzazione nell'UE (rafforzando in tal modo la produzione interna di prodotti decarbonizzati e a basse emissioni di carbonio) e dell'attuazione di investimenti nella decarbonizzazione che portino a una riduzione significativa delle emissioni. Concretamente, l'80 % delle quote assegnate a titolo gratuito in un dato periodo quinquennale sarà assegnato ogni anno al momento della presentazione del piano per gli investimenti nella decarbonizzazione nell'UE, compreso un piano di investimenti e riduzione delle emissioni per ridurre gli impatti climatici complessivi che sia verificato dai verificatori dell'ETS e approvato dall'autorità competente. Per incentivare ulteriormente gli investimenti industriali all'interno dell'Unione, i gestori sono tenuti a restituire le quote ricevute a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 3

quater, primo comma, se rilocalizzano o trasferiscono in altro modo al di fuori dell'Unione le attività interessate. Il restante 20 % delle quote a titolo gratuito per il periodo sarà assegnato solo previa verifica che gli investimenti nella decarbonizzazione siano stati effettuati con successo e che la corrispondente riduzione significativa delle emissioni sia stata conseguita entro la fine del periodo quinquennale. Per quanto riguarda i settori CBAM, si propone di reintrodurre il 15 % dell'assegnazione gratuita di quote eliminato a causa del fattore CBAM a partire dal 2028, al fine di ridurre la velocità di introduzione del CBAM e attenuare il rischio residuo di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Tale obiettivo sarà conseguito riducendo e ritardando di conseguenza l'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita fino al 2038. Sono incluse anche norme sull'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per i periodi 2031-2035 e 2036-2040, estendendo in tal modo i principi dell'attuale metodologia a tali periodi.

- **Nuovi parametri di riferimento settoriali per il calore e i combustibili:** La proposta comprende una disposizione che conferisce alla Commissione il potere di stabilire parametri di riferimento specifici per settore per il calore e i combustibili nell'ambito degli atti delegati di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 1.
- **Compensazione dei costi indiretti:** la proposta continua a consentire agli Stati membri di concedere aiuti di Stato per compensare alcune industrie ad alta intensità di energia elettrica per la parte dei costi del carbonio trasferiti sul mercato dell'energia elettrica (articolo 10, paragrafo 6). Al fine di ridurre gli oneri amministrativi, la proposta integra la comunicazione in materia di compensazione dei costi indiretti in una comunicazione più ampia sull'uso dei proventi delle aste a norma del regolamento Governance, la cui imminente modifica fornirà la base giuridica pertinente.
- **Incenerimento dei rifiuti urbani:** si propone di estendere l'attuale ambito di applicazione dell'EU ETS sul coincenerimento dei rifiuti a tutti gli impianti di incenerimento e coincenerimento dei rifiuti non pericolosi. A tal fine, si propone di aggiungere all'allegato I una nuova attività distinta che comprenda lo smaltimento o il recupero dei rifiuti non pericolosi negli impianti di incenerimento e coincenerimento. Include inoltre nuove definizioni di "rifiuti pericolosi" e "rifiuti urbani" rispettivamente all'articolo 3 bis duodecies, e all'articolo 3 bis terdecies. L'estensione dell'EU ETS si applica alle emissioni degli impianti di incenerimento dei rifiuti non pericolosi con una capacità superiore a 3 tonnellate all'ora, come stabilito nella direttiva 2010/75/UE. L'obbligo di restituzione delle quote nel settore dell'incenerimento dei rifiuti urbani sarà introdotto gradualmente nel periodo 2031-2034 e gli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani saranno tenuti a restituire il 100 % delle loro emissioni verificate a partire dal 2034 (articolo 12 bis). A titolo di deroga, gli Stati membri che attuano misure equivalenti adeguate dovrebbero poter beneficiare di una clausola temporanea di non partecipazione nazionale. È prevista una deroga facoltativa limitata nel tempo per gli impianti nelle regioni ultraperiferiche fino al 31 dicembre 2035. Il numero di quote aggiunto al totale delle quote a livello dell'Unione per il settore dovrebbe essere commisurato alla traiettoria di introduzione graduale dal 2031 al 2034 (articolo 9). Il monitoraggio e la comunicazione, nonché la verifica e l'accreditamento, continueranno ad applicarsi (articoli 14 e 15). Le disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione di cui al regolamento di esecuzione

(UE) 2018/2066 della Commissione saranno riesaminate nella misura del possibile ai fini dell'applicazione al settore dell'incenerimento dei rifiuti urbani. La termovalorizzazione per il teleriscaldamento è ammissibile all'assegnazione gratuita ai sensi delle disposizioni sul teleriscaldamento. La produzione di energia elettrica non è ammissibile all'assegnazione gratuita dal 2013. L'elenco degli usi ammissibili dei proventi delle aste (articolo 10, paragrafo 3) sarà ampliato per sostenere le autorità locali nell'attuazione di misure in linea con i livelli superiori della gerarchia dei rifiuti. Le tecnologie, i processi e le tecniche che riducono direttamente le emissioni degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani, in particolare la cattura del carbonio, saranno ammissibili al sostegno da parte della Banca per la decarbonizzazione industriale, del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione, al fine di accelerare la decarbonizzazione industriale. Inoltre, il teleriscaldamento basato sulla termovalorizzazione rientrerà nell'ambito di applicazione della disposizione sull'assegnazione gratuita agli impianti di teleriscaldamento, che sono prorogati dopo il 2030. Per monitorare le emissioni di metano e gli impatti indesiderati dell'estensione dell'ambito di applicazione per una copertura completa dell'incenerimento e del coincenerimento dei rifiuti non pericolosi, il monitoraggio e la comunicazione, nonché la verifica e l'accreditamento per lo smaltimento in discarica dei rifiuti non pericolosi dovrebbero essere applicati prima che l'EU ETS sia stato pienamente esteso alle emissioni derivanti dall'incenerimento dei rifiuti urbani. A tal fine, la proposta aggiunge lo smaltimento o il recupero di rifiuti non pericolosi nelle discariche come nuova attività nell'allegato I ai fini del monitoraggio, della comunicazione e della verifica conformemente agli articoli 14 e 15 della direttiva ETS. Nell'elaborare le norme in materia di monitoraggio e comunicazione dovrebbero essere prese in considerazione le future migliori tecniche disponibili per le discariche per garantire la coerenza normativa e l'integrità ambientale e ci si dovrebbe basare su un registro esaustivo delle discariche per evitare l'elusione e garantire l'efficacia. Sarà inclusa una clausola di comunicazione e riesame (articolo 30, paragrafo 9) per monitorare le emissioni di metano provenienti dalle discariche, per tenere conto degli sviluppi pertinenti in termini di diversione dei rifiuti contraria alla gerarchia dei rifiuti e valutare l'opportunità di estendere l'EU ETS alle emissioni provenienti dallo smaltimento in discarica. Infine, il punto 5 dell'allegato I è modificato per porre fine all'esclusione delle unità per l'incenerimento dei rifiuti urbani, che dovrebbero essere incluse nell'autorizzazione di un impianto quando viene superata la soglia di capacità dell'attività pertinente. Gli impianti e le unità per l'incenerimento dei rifiuti pericolosi dovrebbero rimanere esclusi.

- **Cattura non permanente e utilizzo del carbonio (CCU):** l'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti significa che la maggior parte delle fasi del ciclo di vita di un prodotto CCU da cui può essere rilasciato il carbonio incorporato è ora soggetta alla fissazione del prezzo del carbonio. Ciò consente la contabilizzazione delle emissioni al punto in cui sono rilasciate dai prodotti anziché al punto di cattura, evitando in tal modo il rischio di un doppio conteggio delle emissioni e di una contabilizzazione insufficiente. Di conseguenza, nei casi in cui il biossido di carbonio è catturato in modo non permanente, in prodotti intermedi o finali da cui si prevede che il carbonio sarà riemesso in attività già nell'ambito di applicazione dell'EU ETS (ad esempio rifiuti di plastica inceneriti), l'articolo 12, paragrafo 3 ter, della direttiva ETS

rinvia l'obbligo di restituzione delle quote fino a quando il CO_2 non sarà rilasciato in uno dei processi elencati nell'allegato I (a valle) della direttiva ETS. La proposta conferisce alla Commissione il potere di stabilire un elenco di prodotti da cui si prevede che il carbonio sarà riemesso nelle attività già coperte dall'ETS. In via eccezionale, il punto di contabilizzazione del carbonio catturato incorporato nei combustibili sintetici è il punto in cui i combustibili sono distribuiti per il consumo (attività intermedie) e non il punto in cui vengono bruciati in impianti industriali o nel settore dei trasporti. Nello specifico, il nuovo punto di contabilizzazione sarebbe il punto di distribuzione dei combustibili, per il quale una nuova attività è inclusa nell'allegato I. Inoltre, al fine di garantire la copertura di tutte le emissioni di biossido di carbonio nella catena di cattura e utilizzo del carbonio, l'ambito di applicazione dell'ETS di cui all'allegato I dovrebbe essere esteso alla cattura del carbonio per l'utilizzo (attualmente è contemplata solo la cattura per lo stoccaggio), al trattamento del carbonio catturato, alla liquefazione e a servizi analoghi, nonché al trasporto del carbonio catturato per l'utilizzo (attualmente è contemplato solo il trasporto per lo stoccaggio).

- **Chiarimento delle norme vigenti in materia di ambito di applicazione, autorizzazione e comunicazione:** si propone di modificare la definizione di "nuovo entrante" per garantire il pieno coordinamento con la definizione di "impianto esistente" di cui all'articolo 2, punto 1), del regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione[41], allineando in tal modo la definizione alla prassi e ponendo fine al problema della mancata applicazione di entrambe le definizioni per 18 mesi. La proposta chiarisce l'ambito di applicazione e la definizione dell'attività "Produzione di idrogeno (H2) e di gas di sintesi con una capacità di produzione superiore a 5 tonnellate al giorno" di cui all'allegato I della direttiva ETS. La proposta attribuisce alla Commissione le competenze per adottare atti di esecuzione che stabiliscano norme orizzontali minime a livello dell'UE in materia di rilascio, revoca e sospensione delle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra, puntando alla parità di condizioni in tutti gli Stati membri, a risolvere alcuni problemi di attuazione e a disciplinare in modo chiaro lo status degli impianti nell'EU ETS come nuovi entranti o impianti esistenti. Infine, la proposta comprende modifiche volte a chiarire la base giuridica e il coordinamento tra le procedure di comunicazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e all'articolo 21 della direttiva ETS.
- **Finanziamento del buon funzionamento e della gestione dell'EU ETS:** stabilire le condizioni che consentono l'introduzione di entrate destinate al finanziamento del corretto funzionamento e della corretta gestione dell'EU ETS, compresi la corretta gestione, il funzionamento e la sicurezza del registro dell'Unione (articolo 19) e l'attuazione delle norme sulla condizionalità degli investimenti per l'assegnazione gratuita.

Di seguito si elencano i principali elementi della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato interessati dalle modifiche.

[41] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj).

- Oltre alla proposta di eliminare il meccanismo di invalidamento (COM (2026) 153 final[42]), la presente proposta introduce un pacchetto integrato di modifiche per rendere dinamici nel tempo i parametri della riserva stabilizzatrice del mercato. Ciò al fine di tenere conto della riduzione del massimale e garantire che la riserva rimanga resiliente per mantenere la liquidità.
- In primo luogo si propone che la soglia superiore, la soglia inferiore e il quantitativo svincolato (articolo 1, punti 5 e 6) evolvano nel tempo, con una riduzione annua fissa del 4 % a partire dal 2029. I valori numerici sono arrotondati al milione più vicino e indicati nell'allegato I della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato.
- In secondo luogo, la proposta apporta delle modifiche allo svincolo delle quote:
  - introduce dal 2028 un cuscinetto inferiore (articolo 1, punto 5) che segue la stessa logica di quello superiore introdotto con la revisione del 2023. Attualmente la soglia inferiore è fissata a 400 milioni di quote e il volume da svincolare è di 100 milioni. Il valore minimo del cuscinetto è quindi di 300 milioni di quote. Quando il numero totale di quote in circolazione è compreso tra la soglia inferiore e il cuscinetto inferiore, anziché svincolare dalla riserva stabilizzatrice del mercato un volume fisso di 100 milioni come prevedono attualmente le norme, il quantitativo di quote da svincolare è determinato calcolando la differenza tra la soglia inferiore e il numero totale di quote in circolazione Quando il numero totale di quote in circolazione è inferiore al cuscinetto inferiore, sono svincolati 100 milioni di quote.
  - Dal 2029 si propone di ridurre ogni anno del 4 % la soglia inferiore di 400 milioni e il cuscinetto inferiore di 300 milioni di quote, come pure il volume di 100 milioni da svincolare dalla riserva quando il numero totale di quote in circolazione è al di sotto del cuscinetto inferiore.
- In terzo luogo, a partire dal 2028 il tasso di immissione nella riserva passa dal 24 % al 12 % (articolo 1, punto 5). Questo significa che, in caso di surplus, le future immissioni saranno distribuite su un periodo più lungo. Questo risulterà provvidenziale alla luce della diminuzione del massimale e della futura tensione del mercato. Di conseguenza, la soglia del cuscinetto superiore dev'essere corretta al ribasso fino a 947 milioni di quote per tenere conto del tasso di immissione ridotto.
- In quarto luogo, vengono proposte modifiche al modo in cui il trasporto aereo è preso in considerazione nel calcolo del numero totale di quote in circolazione (TNAC). Attualmente l'articolo 1, paragrafo 4 bis, prevede che la domanda netta del trasporto aereo a partire dal 2024 si rifletta nel calcolo. Questo articolo è modificato per includere nel TNAC l'impatto cumulativo della domanda netta del trasporto aereo nel periodo 2012-2023. Si applica a partire dal 2028 e, tenendo conto della domanda cumulativa del trasporto aereo a partire dal 2012 nel calcolo del TNAC del 2027, la riduce di 173 milioni di

[42] Procedura 2026/0085/COD: proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione (UE) 2015/1814 per quanto riguarda la cessazione dell'invalidamento delle quote presenti nella riserva stabilizzatrice del mercato.

quote. Ciò rende la riserva stabilizzatrice del mercato più reattiva e comporterà lo svincolo anticipato delle quote.

Le principali modifiche del regolamento MRV per il trasporto marittimo e del regolamento FuelEU Maritime sono le seguenti:

- La proposta mira a semplificare le procedure per gli operatori che rispettano gli obblighi in materia di MRV/ETS e FuelEU riunendo i pertinenti cicli di conformità al sistema MRV e riducendo al minimo le duplicazioni esistenti e le aree di divergenza. Ciò richiede un ampliamento dell'ambito di applicazione del regolamento MRV (articolo 2 modificato) per includere l'uso di energia in aggiunta ai dati sulle emissioni di gas a effetto serra e sull'efficienza energetica, e un aggiornamento delle disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione (articolo 9 e articolo 10 modificati) per garantire che tutti i dati pertinenti siano raccolti nell'ambito dello stesso sistema MRV.
    - Le modifiche proposte introducono di conseguenza modifiche al contenuto del piano di monitoraggio e alle modalità di presentazione dello stesso (articolo 6 modificato) e alla relazione sulle emissioni (articolo 11 modificato). Di conseguenza le società sono tenute a includere e presentare tutte le informazioni necessarie in un unico documento in un flusso di lavoro comune ai fini della conformità agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica nell'ambito sia del regolamento MRV/ETS che del regolamento FuelEU.
    - La proposta introduce modifiche alle norme di verifica per tenere conto dell'estensione del regolamento al consumo di energia e dei nuovi obblighi conseguenti in materia di comunicazione (articoli da 13 a 16 modificati). Le competenze attribuite alla Commissione in relazione alle disposizioni in materia di verifica e accreditamento a norma del presente regolamento dovrebbero essere esercitate al fine di fornire un quadro unico di accreditamento e verifica applicabile nell'ambito dell'MRV, dell'ETS e di FuelEU Maritime.
    - La proposta conferisce inoltre alla Commissione il potere di adottare atti delegati per modificare i metodi e le disposizioni in materia di monitoraggio al fine di renderli idonei all'ambito di applicazione ampliato del regolamento, in quanto si aggiungono nuovi punti di rilevamento per coprire il consumo di energia (articolo 5 modificato).
    - Le modifiche del regolamento MRV proposte richiedono di conseguenza modifiche del regolamento FuelEU, in particolare dal momento che il principio di "monitoraggio e comunicazione una sola volta" è pienamente attuato attraverso un ciclo di conformità MRV condiviso.
- La proposta introduce inoltre un nuovo articolo 4 bis per chiarire il ruolo dell'autorità di riferimento responsabile in relazione agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica e per istituire un meccanismo di attribuzione per qualsiasi società di navigazione che rientri nell'ambito di applicazione del regolamento MRV al fine di rafforzare ulteriormente la solidità del sistema MRV.
- La proposta mira inoltre a rafforzare la parità di condizioni attraverso un'estensione mirata dell'ambito di applicazione dell'EU ETS a determinate categorie di navi (articolo 2 modificato del regolamento MRV). Tale

estensione mirata richiede che alla Commissione siano conferite competenze delegate e competenze di esecuzione per stabilire le disposizioni pertinenti in materia di monitoraggio e comunicazione (articoli 5, 6 e 11 modificati del regolamento MRV).

- La proposta contiene norme ad hoc per rafforzare le misure di salvaguardia contro il rischio di elusione da parte delle navi che effettuano o prestano sostegno in operazioni offshore. Tali norme su misura richiedono modifiche dell'ambito di applicazione del regolamento MRV (articolo 2 modificato del regolamento MRV), l'inclusione di nuove definizioni (articolo 3 modificato del regolamento MRV) e la soppressione dell'elenco delle "navi offshore" (allegato I modificato del regolamento MRV). La proposta conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per stabilire le disposizioni pertinenti in materia di monitoraggio e comunicazione (articoli 5, 6 e 11 modificati del regolamento MRV).

2026/0212 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814 per stimolare la competitività e la decarbonizzazione efficace sotto il profilo dei costi

(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[1],

visto il parere del Comitato delle regioni[2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'accordo di Parigi[3], 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.

(2) L'urgenza di mantenere il livello degli sforzi tesi a raggiungere l'obiettivo di 1,5 °C dell'accordo di Parigi si è fatta più pressante 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) Il 5 novembre 2025 l'Unione, a seguito dell'approvazione del Consiglio, ha presentato all'UNFCCC il suo contributo determinato a livello nazionale (*nationally determined contribution* – NDC). L'NDC indica che, a seguito della definizione del traguardo climatico dell'Unione per il 2040 e in linea con i riesami previsti, la Commissione preparerà l'architettura della politica climatica per il periodo successivo al 2030 ed elaborerà le proposte per il quadro strategico necessario per raggiungere il traguardo per il 2040 in modo equo ed efficiente sotto il profilo dei costi.

---

1 GU C […] del […], pag. […]. .
2 GU C […] del […], pag. […]. .
3 GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

(4) L'NDC è frutto del dibattito politico avviato con la comunicazione della Commissione del 6 febbraio 2024 dal titolo "Un futuro sicuro – Il traguardo climatico europeo per il 2040 e il percorso verso la neutralità climatica entro il 2050 all'insegna di una società giusta, prospera e sostenibile"[4], basata su un'ampia valutazione d'impatto e sui contributi dei portatori di interessi raccolti mediante consultazione pubblica. Tale valutazione d'impatto è alla base della valutazione d'impatto a sostegno della presente direttiva.

(5) La bussola per la competitività[5] e il patto per l'industria pulita[6] hanno individuato nel proseguimento della decarbonizzazione e nell'accelerazione della circolarità elementi essenziali per ridurre ulteriormente la dipendenza dell'Europa dai combustibili fossili e rafforzare la competitività economica e la resilienza, definendo nel contempo la direzione da seguire per adeguare il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) a un contesto geoeconomico in evoluzione preservandone gli elementi fondamentali.

(6) Il contesto geopolitico in rapida evoluzione ha messo ulteriormente in evidenza l'importanza di dare attuazione al patto per l'industria pulita al fine di rafforzare la sicurezza delle risorse e affrontare la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di combustibili fossili, principale causa dell'aumento dei prezzi dell'energia e della loro maggiore volatilità. Per via dei conflitti in Ucraina e in Medio Oriente l'Unione deve far fronte ancora una volta alla volatilità e all'aumento dei prezzi dell'energia dovuti alla dipendenza dell'Europa dalle importazioni di combustibili fossili, che nuocciono alla competitività dell'industria europea. L'EU ETS dovrebbe continuare a trainare la decarbonizzazione in modo deciso, prevedibile e adatto allo scopo, riducendo in tal modo la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili e rafforzandone la resilienza, e al contempo promuovendo gli investimenti nella transizione verso l'energia pulita, nelle energie rinnovabili prodotte internamente e in altre fonti energetiche a zero e a basse emissioni di carbonio.

(7) Nelle sue conclusioni del 19 marzo 2026[7] il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare una revisione dell'EU ETS al più tardi entro luglio 2026, per ridurre la volatilità del prezzo del carbonio e attenuare il suo impatto sui prezzi dell'energia elettrica, compresi i correlati costi della catena di approvvigionamento, e sul riorientamento delle attività, preservando nel contempo il ruolo essenziale dell'ETS nella transizione climatica ed energetica attraverso un segnale di prezzo basato sul mercato per le emissioni di carbonio che stimoli gli investimenti e l'innovazione. Il Parlamento, il Consiglio e la Commissione hanno firmato la tabella di marcia "Un'Europa, un mercato", che fissa l'obiettivo di trovare un accordo sul riesame dell'EU ETS entro il primo trimestre del 2027[8].

---

4 COM(2024) 63 final.

5 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Bussola per la competitività dell'UE" (COM(2025) 30 final del 29 gennaio 2025).

6 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione" (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025).

7 Conclusioni del Consiglio europeo del 19 marzo 2026, EUCO 1/26 CO EUR 1 CONCL 1.

8 Tabella di marcia "Un'Europa, un mercato" del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea.

(8) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[9], l'Unione ha sancito 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. Il regolamento prevede inoltre che la Commissione si adoperi per allineare tutte le future proposte di misure o proposte legislative, comprese le proposte di bilancio, agli obiettivi del regolamento stesso e che, in ogni caso di mancato allineamento, ne illustri i motivi nella valutazione d'impatto che accompagna le proposte.

(9) Il regolamento (UE) 2021/1119, come modificato dal regolamento (UE) 2026/667 del Parlamento europeo e del Consiglio[10], stabilisce per l'Unione un traguardo vincolante di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) del 90 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2040. A partire dal 2036 è contemplata la possibilità di utilizzare una quantità limitata di crediti internazionali di alta qualità per apportare un contributo adeguato al traguardo per il 2040. Tale quantità può arrivare fino al 5 % delle emissioni nette di gas a effetto serra dell'UE nel 1990, percentuale che corrisponde a una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra a livello dell'Unione di almeno l'85 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2040. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, lettera a), del regolamento (UE) 2021/1119, si può prevedere un periodo pilota dal 2031 al 2035.

(10) È necessario che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento delle riduzioni delle emissioni stabilite dal regolamento (UE) 2021/1119. Pertanto l'ambizione dell'EU ETS dovrebbe essere adeguata perché sia in linea con il traguardo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia per il 2040 e con l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e di conseguire successivamente emissioni negative, come stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119.

(11) L'NDC dell'Unione e dei suoi Stati membri nell'ambito dell'accordo di Parigi comprende le emissioni delle attività di trasporto aereo soggette all'effettiva fissazione del prezzo del carbonio attraverso l'EU ETS che, fino al 31 dicembre 2026, comprende solo i voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) e quelli in partenza verso la Svizzera e verso il Regno Unito. L'NDC sottolinea che l'eventuale ampliamento dell'ambito di applicazione deriverebbe dalla modifica della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[11] sulla base della presente direttiva. Le emissioni del trasporto aereo si prospettano in crescita, a meno che non aumenti l'uso di combustibili alternativi. Le emissioni aggiuntive del trasporto aereo coperte dall'EU ETS a partire dal 2027 non dovrebbero ancora essere incluse nell'NDC dell'Unione e dei suoi Stati membri, né essere considerate emissioni ai fini del regolamento (UE) 2021/1119.

---

9 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

10 Regolamento (UE) 2026/667 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2026, recante modifica del regolamento (UE) 2021/1119 per quanto riguarda la fissazione di un traguardo climatico intermedio dell'Unione per il 2040 (GU L 2026/667, 18.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj).

11 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

(12) L'EU ETS dovrebbe sostenere ulteriormente l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione unitamente ai mandati legislativi vincolanti a norma del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio[12], che valgono comunque anche senza il sostegno dell'EU ETS. È pertanto opportuno prorogare fino al 2040 la disponibilità di quote riservate per l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e di altri carburanti per l'aviazione non derivati da combustibili fossili a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE. Al fine di consentire l'attuazione del meccanismo per un periodo più lungo, dovrebbe essere coperta una percentuale inferiore della differenza di prezzo, Inoltre tutte le forme di propulsione, compresa l'elettrificazione, dovrebbero essere trattate nello stesso modo. L'estensione dell'ambito geografico di applicazione dell'EU ETS per il trasporto aereo, in combinazione con il corrispondente aumento del totale delle quote da assegnare agli operatori aerei, consente di incrementare il numero di quote a sostegno delle tecnologie di propulsione e dei carburanti alternativi.

(13) Fermo restando che l'ambito di applicazione della fissazione del prezzo del carbonio è ampliato solo parzialmente a partire da gennaio 2029, il sostegno dell'EU ETS alle tecnologie di propulsione e ai carburanti alternativi dovrebbe comunque essere esteso a tutti i voli in partenza a decorrere da tale data. Ciò preserva la parità di trattamento su tutte le rotte in partenza da qualsiasi aerodromo dello Spazio economico europeo e incentiva la rapida adozione di tali tecnologie e carburanti.

(14) Per ridurre l'impatto climatico complessivo del trasporto aereo, il meccanismo di sostegno di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe anche sostenere approcci efficaci sotto il profilo dei costi. L'uso di modelli predittivi delle scie di condensazione per favorire una mitigazione economicamente efficace di questo fenomeno offre una soluzione a basso costo complementare ad altri approcci sostenuti dal meccanismo. Dovrebbe fare affidamento su una percentuale limitata delle quote riservate ai fini di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6. Il meccanismo dovrebbe essere complementare al quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO_2 a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, della suddetta direttiva.

(15) Al fine di premiare gli impianti più efficienti, è opportuno estendere la possibilità, per gli impianti precedentemente inclusi nell'EU ETS perché dotati di unità di combustione con potenza termica nominale totale superiore a 20 MW che hanno modificato i loro processi produttivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di conseguenza non raggiungono più tale soglia, di rimanere nell'EU ETS fino al termine dei due periodi quinquennali di assegnazione gratuita successivi alla modifica dei loro processi produttivi.

(16) Per i voli d'affari, il quantitativo riservato di quote dovrebbe essere disponibile solo nel caso degli aeromobili a propulsione elettrica o a idrogeno. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'assegnazione delle quote riservate a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'adozione di un elenco di aeromobili considerati aeromobili d'affari. È opportuno che tali competenze siano esercitate

[12] Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio[13].

(17) Al fine di garantire che gli impianti abbiano sempre lo status di nuovo entrante o quello di impianto esistente in ogni periodo quinquennale di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/87/CE, è necessario rivedere la definizione di nuovo entrante ai sensi di tale direttiva. Nello specifico, la definizione di "nuovo entrante" di cui all'articolo 3, lettera h), della direttiva 2003/87/CE, in combinato disposto con la definizione di "impianto esistente" di cui all'articolo 2, punto 1), del regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione[14], lascia scoperto un lasso di tempo di un anno e mezzo alla fine di ciascun periodo di assegnazione gratuita, avente inizio tre mesi prima della presentazione dell'elenco per il periodo successivo a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE, in cui non si applica nessuna delle due definizioni. È pertanto opportuno rivedere la definizione di "nuovo entrante" per allinearla alla prassi attuale, in base alla quale un impianto è trattato come esistente solo se è incluso nell'elenco presentato a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE per il periodo in questione. Di conseguenza, qualsiasi impianto che ottenga un'autorizzazione per la prima volta nel periodo che inizia tre mesi prima della data di presentazione dell'elenco di cui all'articolo 11, paragrafo 1, e termina il 31 dicembre dell'ultimo anno del corrispondente periodo quinquennale di assegnazione gratuita dovrebbe essere considerato un nuovo entrante per tale periodo. Nel caso in cui un impianto ottenga per la prima volta un'autorizzazione a emettere gas a effetto serra che viene successivamente revocata e ne ottenga poi una nuova durante lo stesso periodo di assegnazione, l'impianto dovrebbe poter essere nuovamente incluso nell'EU ETS solo nel periodo di assegnazione successivo, qualificandosi, a seconda dei casi, come nuovo entrante o impianto esistente conformemente alle definizioni pertinenti di cui all'articolo 3, lettera h), della direttiva 2003/87/CE e all'articolo 2, punto 1), del regolamento delegato (UE) 2019/331.

(18) L'Unione deve raggiungere la neutralità climatica al più tardi entro il 2050 e tutti i settori dell'economia, compreso il trasporto marittimo, devono contribuire alle riduzioni delle emissioni stabilite dal regolamento (UE) 2021/1119, in linea con l'NDC aggiornato. L'inclusione del trasporto marittimo nell'ambito di applicazione dell'EU ETS dal 2024 garantisce che il settore contribuisca equamente agli obiettivi climatici dell'Unione e agli obiettivi dell'accordo di Parigi. Nel 2023 l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato una strategia per decarbonizzare il trasporto marittimo[15] "approssimativamente entro il 2050" e ha convenuto di elaborare misure a medio termine per attuarla, prendendo in considerazione una serie di proposte che contemplino elementi sia tecnici che economici. L'adozione e l'attuazione di una misura globale, parallela all'EU ETS, che fissi effettivamente un prezzo per le emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo comporterebbe il rischio di doppi pagamenti da parte delle società di navigazione. Le disposizioni della

---

13 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

14 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj).

15 Allegato 1 della risoluzione MEPC.377(80), adottata il 7 luglio 2023, "2023 IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships".

direttiva 2003/87/CE relative alle attività di trasporto marittimo dovrebbero 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. Nella relazione la Commissione dovrebbe esaminare la 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 concernenti il trasporto marittimo, ed eventuali questioni relative alla coerenza tra la misura e l'EU ETS, compresa la prevenzione dei doppi pagamenti. Se del caso, al fine di evitare il rischio di doppi pagamenti e nel contempo di arretramenti dal punto di vista ambientale, la proposta legislativa che accompagna la relazione dovrebbe prevedere un meccanismo di detrazione IMO in base al quale le società di navigazione possono restituire un numero di quote inferiore alle loro emissioni verificate se il prezzo di tali emissioni è effettivamente fissato anche nell'ambito della misura dell'IMO. Per tenere conto del potenziale ruolo dell'Unione nel sostenere i più ampi sforzi internazionali di decarbonizzazione del trasporto marittimo, la proposta legislativa dovrebbe prevedere che alcune quote siano riservate al sostegno dei paesi meno sviluppati e dei piccoli paesi insulari in via di sviluppo.

(19) Per sostenere la decarbonizzazione del trasporto marittimo continueranno a essere necessari investimenti significativi, anche nell'ammodernamento della flotta e nella diffusione di tecnologie pulite. Allo stesso tempo, gli Stati membri con una concentrazione particolarmente elevata di società di navigazione rispetto alla popolazione continuano a farsi carico di costi amministrativi proporzionalmente più alti per l'attuazione dell'EU ETS in un'ottica di decarbonizzazione del trasporto marittimo, incluso il sostegno agli investimenti di capitale nel settore marittimo, porti compresi, alle società di navigazione e all'uso di carburanti e tecnologie di propulsione sostenibili. L'assegnazione temporanea di quote di cui all'articolo 3 octies bis, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2003/87/CE contribuisce a sostenere tali obiettivi attraverso l'uso dei corrispondenti proventi delle aste conformemente alla medesima direttiva. È quindi opportuno prorogare la sua applicazione fino al 31 dicembre 2038. Entro il 30 settembre 2035 la Commissione dovrebbe valutare se sia giustificata un'ulteriore proroga.

(20) Il graduale abbandono dei combustibili fossili, unitamente ai miglioramenti dell'efficienza energetica, è essenziale per decarbonizzare il settore marittimo. Tuttavia la transizione è ostacolata dal grande differenziale di prezzo tra i combustibili fossili convenzionali e i combustibili sostenibili per uso marittimo, nonché dal ritmo di diffusione delle tecnologie di propulsione a zero emissioni, come i sistemi di propulsione elettrica e assistita dal vento. È dunque auspicabile sostenere i "pionieri" in modo da ridurre i rischi degli investimenti nella decarbonizzazione del settore marittimo nell'Unione. Pertanto, nel periodo dal 1º gennaio [2028/primo anno dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al 31 dicembre 2040, 110 milioni di quote dovrebbero essere riservate alle società di navigazione, su base trasparente, equa e non discriminatoria, per coprire parte del differenziale di prezzo tra i combustibili fossili convenzionali e i combustibili sostenibili per uso marittimo ammissibili, nonché la totalità o una parte dei costi aggiuntivi sostenuti per l'installazione e l'operazione delle tecnologie di propulsione a zero emissioni ammissibili e delle tecnologie necessarie per utilizzare i combustibili sostenibili per uso marittimo ammissibili, previa verifica del funzionamento con tali combustibili. Se a una società di navigazione sono

assegnate quote provenienti da questa riserva, la società ne dovrebbe tenere conto qualora intenda trasferire a un altro soggetto i costi derivanti dalla restituzione delle quote conformemente al meccanismo di rimborso di cui all'articolo 3 octies quater della direttiva 2003/87/CE. Ad esempio, gli accordi contrattuali possono prevedere il trasferimento delle quote dalla società di navigazione all'altro soggetto. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per integrare la direttiva 2003/87/CE con le norme dettagliate necessarie per l'applicazione di tale riserva e atti di esecuzione per definire gli elenchi dei porti al di fuori dell'Unione e dei paesi terzi per i quali dovrebbe valere una deroga ai requisiti relativi all'origine.

(21) Data l'evoluzione del grado di maturità tecnologica e commerciale dei combustibili sostenibili per uso marittimo e delle tecnologie di propulsione alternative a zero emissioni, la Commissione dovrebbe valutare il funzionamento della riserva istituita a norma dell'articolo 3 octies bis bis.

(22) Le condotte elusive messe in atto dalle società di navigazione sono problematiche, in particolare perché possono minare l'integrità ambientale dell'EU ETS. Per ridurre il rischio di scali elusivi delle navi portacontainer in porti esterni all'Unione e la rilocalizzazione delle attività di trasbordo di container al di fuori dell'Unione, la direttiva 2003/87/CE esclude dalla definizione di "porto di scalo" le soste delle navi portacontainer nei porti limitrofi di trasbordo di container identificati negli atti di esecuzione adottati in applicazione dell'articolo 3 octies bis, paragrafo 2, della medesima direttiva. Tuttavia il criterio relativo alla quota di trasbordo di container di un porto potrebbe non essere adeguato ai porti al di fuori dell'Unione che hanno un elevato potenziale di attrarre attività di trasbordo dai porti dell'Unione, e in cui il trasbordo di container rappresenta la maggior parte del traffico di container. È pertanto opportuno fissare la soglia corrispondente al 50 % anziché al 65 %. È inoltre opportuno escludere dalla definizione di "porto di scalo" i porti dotati delle infrastrutture necessarie per le attività di trasbordo di container situati nelle immediate vicinanze dell'Unione, vale a dire entro 150 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. 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. Sono compresi i porti nei paesi terzi con i quali è stato concluso un accordo di collegamento dei sistemi ETS. Per cogliere meglio le gravi perturbazioni del mercato del trasporto marittimo, che possono modificare rapidamente i modelli di trasbordo dei container, la Commissione dovrebbe riesaminare la validità dell'elenco che individua i porti di trasbordo di container limitrofi una volta all'anno anziché una volta ogni due anni. Tuttavia, per motivi di efficienza amministrativa, alla Commissione dovrebbero essere attribuite le competenze per adottare atti di esecuzione che modifichino l'elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi solo se necessario, ad esempio se un porto cessa di soddisfare i criteri del caso. Al fine di ridurre ulteriormente il rischio di scali elusivi al di fuori dell'Unione e la rilocalizzazione delle attività di trasbordo di container all'esterno dell'Unione, è opportuno prevedere una misura complementare. Questa dovrebbe consistere in una deroga temporanea agli obblighi di restituzione di cui alla direttiva 2003/87/CE in relazione a talune attività di trasporto marittimo svolte da grandi navi portacontainer che coprono tratte a lunga distanza tra porti al di fuori dell'Unione e porti dell'Unione.

(23) Per evitare o ridurre al minimo i costi di conformità all'EU ETS, le società di navigazione che effettuano o prestano sostegno in operazioni offshore potrebbero essere inclini a utilizzare basi al di fuori dell'Unione anziché basi situate nell'Unione, o ad aggiungere scali al di fuori dell'Unione finalizzati a eludere le norme. Per contrastare il rischio di elusione e garantire condizioni di parità, la definizione di "porto di scalo" dovrebbe essere modificata in modo da includere i cantieri offshore in cui le società di navigazione effettuano o prestano sostegno nelle operazioni offshore, comprese le attività di ricerca scientifica su risorse del fondale e del sottosuolo marino e le attività relative alla progettazione, alla pianificazione, alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione e allo smantellamento di impianti e infrastrutture offshore.

(24) Le emissioni delle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate rappresentano circa il 15 % delle emissioni delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, ma in tale intervallo rientra un gran numero di navi. L'inclusione delle emissioni di alcune categorie di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate è utile per migliorare l'efficacia dell'EU ETS e avvicinarsi alla parità di condizioni con le navi di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate; pertanto è opportuno assoggettare alla direttiva anche dette navi. Non oltre il 31 dicembre 2031 la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina la fattibilità e l'impatto economico, ambientale e sociale dell'inclusione nella direttiva 2003/87/CE delle emissioni delle navi ro-pax e delle navi passeggeri di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate.

(25) Le attuali deroghe previste nella direttiva 2003/87/CE all'obbligo di restituzione delle quote per le navi di classe ghiaccio, per le tratte che coinvolgono regioni ultraperiferiche e piccole isole senza un collegamento terrestre fisso e per taluni servizi di trasporto passeggeri effettuati nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico termino il 31 dicembre 2030. Sebbene la decarbonizzazione delle navi di classe ghiaccio e delle flotte impegnate in tali rotte e servizi stia progredendo e le tecnologie innovative come la propulsione elettrica a batteria e la propulsione assistita dal vento stiano diventando sempre più sostenibili, la diffusione su larga scala di soluzioni di riduzione delle emissioni sulle navi di questo tipo che sono importanti ai fini della connettività rimane limitata, in particolare a causa delle esigenze infrastrutturali e di investimento. Al fine di concedere tempo sufficiente per la transizione[16] e alla luce della necessità di garantire la continuità territoriale, la connettività e l'accessibilità economica dei servizi marittimi essenziali, la durata di tali deroghe dovrebbe essere prorogata per un periodo di tempo limitato. Date le sfide tecniche e operative specifiche associate alla decarbonizzazione delle navi di classe ghiaccio, la Commissione dovrebbe riesaminare, prima della scadenza della deroga applicabile a tali navi, i progressi compiuti nella diffusione di tecnologie adeguate a basse e a zero emissioni e valutare l'opportunità di prorogare la deroga oltre il 31 dicembre 2035.

(26) Al fine di sostenere l'azione globale per il clima e facilitare la fissazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra nei paesi terzi, è opportuno fornire sostegno ai paesi terzi per quanto riguarda le emissioni che non sono già soggette agli obblighi di

[16] Commissione europea: direzione generale per l'Azione per il clima e Ricardo, *Electric vessels and wind-assisted propulsion systems- opportunities for the EU maritime industry and value chain – Final report*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2026, https://data.europa.eu/doi/10.2834/7505429.

restituzione ai sensi della direttiva 2003/87/CE. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare, se del caso, l'ambito geografico di applicazione sancito all'articolo 3 octies bis, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE per le emissioni del trasporto marittimo rilasciate durante le tratte tra l'Unione e il paese terzo beneficiario del sostegno. Al fine di integrare la direttiva 2003/87/CE alla Commissione dovrebbe inoltre essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire norme sul funzionamento di tale sostegno ai paesi terzi. Ciò faciliterebbe anche l'attuazione dell'accordo di collegamento con il sistema ETS del Regno Unito attualmente in fase di preparazione.

(27) Al fine di rispondere alle situazioni poco chiare sul piano dell'attuazione e alle pratiche divergenti degli Stati membri, ma anche di dare gli strumenti per affrontare i casi di non conformità persistente alla direttiva 2003/87/CE, è necessario chiarire le norme vigenti circa il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra da parte delle autorità competenti, e svilupparle ulteriormente per migliorare l'armonizzazione. Per garantire condizioni armonizzate di attuazione dell'articolo 6 della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il rilascio, la sospensione e la revoca, da parte delle autorità competenti, delle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra, alla Commissione dovrebbero essere attribuite le competenze per adottare atti di esecuzione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

(28) La direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio[17] ha modificato la direttiva 2003/87/CE estendendo a tutte le modalità di trasporto l'attività di trasporto di gas a effetto serra ai fini dello stoccaggio di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE, precedentemente circoscritta alle condutture. Lo sviluppo di questa attività ha dimostrato quanto è complesso nominare l'autorità di riferimento nei casi di trasporto transfrontaliero, rendendo necessario chiarire quale Stato membro debba rilasciare le autorizzazioni al gestore dell'infrastruttura di trasporto del CO_2. Nell'interesse della chiarezza e quindi di un iter autorizzativo più celere, è opportuno stabilire una norma chiara, applicabile in tutti i casi, in base alla quale l'autorità competente sarebbe quella dello Stato membro in cui viene raccolto il CO_2, ovverosia dove avviene la cattura. L'autorità competente dovrebbe essere responsabile del trasporto del CO_2 fino alla presa in carico da parte di un gestore in un altro Stato membro. Gli Stati membri in cui il CO_2 transita solamente non dovrebbero essere coinvolti nell'autorizzazione dell'attività di trasporto del CO_2.

(29) Per conseguire l'obiettivo dell'UE di ridurre le emissioni del 90 % entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990 è necessario adeguare il tasso di riduzione delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS a partire dal 2031. È pertanto opportuno adeguare il fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE.

(30) Il tasso di riduzione dovrebbe anche tenere conto delle disposizioni della normativa europea sul clima relative all'uso, a partire dal 2036, di crediti internazionali di alta qualità come contributo adeguato al traguardo climatico dell'UE per il 2040. I crediti internazionali dovrebbero essere integrati nella futura legislazione in materia di clima con l'utilizzo di crediti di alta qualità e di elevata integrità. L'uso dei crediti dovrebbe aiutare tanto l'UE quanto i paesi terzi a conseguire riduzioni dei gas a effetto serra

[17] 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 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

compatibili con l'accordo di Parigi. Occorre garantire un'elevata integrità dei crediti e, se del caso, possono essere integrate le norme elaborate ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'accordo di Parigi. Il ruolo e l'impiego specifici dei crediti internazionali si baseranno su una valutazione d'impatto e saranno subordinati all'elaborazione di una normativa dell'Unione che stabilisca criteri solidi e di elevata integrità e altre garanzie. In vista dell'istituzione di un meccanismo per l'acquisto di crediti internazionali teso a ridurre la necessità complessiva di azione interna fino a 5 punti percentuali, l'obiettivo di riduzione delle emissioni per l'EU ETS dovrebbe essere in linea con un'ambizione interna complessiva a livello dell'UE del -90 % fino al 2035 e del -85 % dal 2036 al 2040. Ciò dovrebbe trovare riscontro in un fattore di riduzione lineare più contenuto a partire dal 2036 e dovrebbero essere accantonate delle quote per l'acquisto di una quantità di crediti internazionali corrispondente alla minor ambizione nell'ambito dell'EU ETS. La Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito allo sviluppo di un mercato internazionale dei crediti di alta qualità e di elevata integrità, tenendo conto dei criteri di cui al regolamento (UE) 2021/1119, e al contributo di tali crediti all'ambizione climatica delle attività elencate nell'allegato. Subordinatamente a questa relazione, a partire dal 2036 il fattore di riduzione lineare per i settori ETS dovrebbe tornare a una traiettoria in linea con a una riduzione interna nell'UE del 90 % entro il 2040 nel caso in cui non siano disponibili crediti internazionali di alta qualità, di elevata integrità ed efficaci sotto il profilo dei costi.

(31) Gli assorbimenti di carbonio sono introdotti come elemento di flessibilità nella normativa europea sul clima per consentire all'UE di raggiungere il suo traguardo climatico per il 2040 in modo più efficiente sotto il profilo dei costi, in quanto è più economicamente efficiente compensare determinate emissioni per mezzo di assorbimenti che non abbatterle. In particolare gli assorbimenti possono concorrere alla compensazione delle emissioni residue di gas a effetto serra difficili da abbattere nei settori soggetti all'EU ETS. In tale contesto l'EU ETS dovrebbe contribuire alla diffusione e al finanziamento degli assorbimenti, anche perché possono essere generati da attività già coperte dall'EU ETS. La rinuncia alla flessibilità offerta dagli assorbimenti permanenti di carbonio andrebbe a scapito della competitività dell'UE e della protezione dell'ambiente nel medio-lungo periodo. Insieme ad altri adeguamenti del sistema, ad esempio del massimale delle emissioni totali e della riserva stabilizzatrice del mercato, l'integrazione degli assorbimenti permanenti di carbonio può contribuire a contenere i costi e migliorare la liquidità nell'ambito dell'EU ETS a mano a mano che il massimale si riduce. L'integrazione degli assorbimenti permanenti di carbonio può anche rappresentare una via per incentivare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie nascenti a emissioni negative. Dopo il 2040 potrebbe essere necessario sviluppare meccanismi alternativi o complementari per generare assorbimenti permanenti al fine di azzerare le emissioni nette nel 2050 e successivamente raggiungere emissioni nette negative. Tutti gli adeguamenti del massimale di cui all'articolo 9 dovrebbero tenere conto delle emissioni del SEE e dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), nonché dell'integrazione degli assorbimenti permanenti interni di carbonio.

(32) L'integrazione nell'EU ETS muove dal principio fondamentale secondo cui la cancellazione di un'unità di assorbimento sostituisce la restituzione di una quota di emissione, che rappresenta il pagamento per aver emesso una tonnellata di CO_2. Di conseguenza nell'EU ETS possono essere integrati solo gli assorbimenti permanenti. Inoltre è preferibile integrare nell'EU ETS solo gli assorbimenti per i quali è previsto il monitoraggio delle inversioni e la restituzione di quote.

(33) L'attuale differenza di prezzo tra gli assorbimenti permanenti di carbonio e le quote significa che i primi necessiteranno di un sostegno prevedibile, al fine di garantire che la loro generazione sia in linea con lo spazio di emissione supplementare creato nell'EU ETS attraverso il rilascio di quote. Inoltre, trattandosi di strumenti nuovi, la loro integrazione deve proteggere l'EU ETS dall'incertezza e garantire l'integrità ambientale delle unità utilizzate per compensare un'emissione nell'EU ETS. La Commissione dovrebbe pertanto integrare gli assorbimenti nell'EU ETS. A tal fine, il totale di quote nell'EU ETS dovrebbe essere incrementato di un quantitativo da assegnare alla Commissione per l'acquisto di una quantità equivalente di assorbimenti permanenti di carbonio che compensino le quote di nuova creazione. Il fattore di riduzione lineare non dovrebbe applicarsi a tale quantitativo, in quanto equivale alla quantità di assorbimenti che dovrebbe essere acquistata. Oltre a queste quote di nuova creazione, dovrebbero essere assegnate alla Commissione ulteriori quote da vendere all'asta per generare proventi per l'acquisto degli assorbimenti permanenti di carbonio, in considerazione del differenziale di costo previsto tra le quote e gli assorbimenti. Se per finanziare gli assorbimenti di carbonio fossero necessarie meno quote del previsto, quelle non utilizzate dovrebbero essere reintegrate nel quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE. L'obiettivo netto dell'EU ETS equivale alle emissioni lorde meno gli assorbimenti permanenti di carbonio interessati dall'integrazione.

(34) Al fine di agevolare il ricorso agli assorbimenti permanenti di carbonio da parte dei gestori, delle società di navigazione e degli operatori aerei, questi dovrebbero essere autorizzati a compensare le proprie emissioni da combustibili fossili con le emissioni di CO_2 biogenico catturate e stoccate in modo permanente che sono certificate come unità di assorbimento permanente del carbonio conformemente alle metodologie definite a norma del regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio[18] per la certificazione degli assorbimenti permanenti interni mediante cattura delle emissioni biogeniche con stoccaggio del carbonio (BioCCS). Onde evitare il doppio conteggio, le unità di assorbimento del carbonio utilizzate per compensare le proprie emissioni dovrebbero essere cancellate dal registro dell'Unione di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio[19]. Questo meccanismo di compensazione non può comportare la generazione di emissioni negative o l'ottenimento di quote. Dovrebbe invece comportare un adeguamento delle quote assegnate per l'acquisto di assorbimenti di carbonio e degli assorbimenti di carbonio da acquistare, così da evitare che lo spazio totale di emissione aumenti oltre il limite implicito dell'integrazione attraverso il programma di acquisto.

(35) Tutti gli adeguamenti del massimale di cui all'articolo 9, nonché la quantità di assorbimenti permanenti interni di carbonio da integrare, dovrebbero tenere conto delle emissioni del SEE e dell'EFTA.

---

18 Regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, che istituisce un quadro di certificazione dell'Unione per gli assorbimenti permanenti di carbonio, la carboniocoltura e lo stoccaggio del carbonio nei prodotti (GU L, 2024/3012, 6.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj).

19 Regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, che istituisce un quadro di certificazione dell'Unione per gli assorbimenti permanenti di carbonio, la carboniocoltura e lo stoccaggio del carbonio nei prodotti (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj).

(36) Il regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio istituisce un quadro per certificare gli assorbimenti di carbonio, lo stoccaggio del carbonio nei prodotti e la carboniocoltura nell'Unione. Detto regolamento impone trasparenza e integrità per quanto riguarda la durata dello stoccaggio del carbonio, considerato stoccato solo finché l'attività è monitorata e soggetta ad adeguate norme in materia di responsabilità. Per considerare permanente lo stoccaggio del carbonio grazie a soluzioni basate sulla natura sarà necessario assicurare un monitoraggio sufficientemente a lungo termine delle attività di carboniocoltura e poter attribuire la responsabilità di eventuali inversioni attraverso meccanismi esecutivi di natura finanziaria, istituzionale e contrattuale, ad esempio un fondo per la permanenza. Nel contesto del riesame della presente direttiva la Commissione dovrebbe pertanto approfondire il possibile contributo delle soluzioni basate sulla natura e della carboniocoltura agli assorbimenti permanenti.

(37) L'EU ETS è uno strumento importante per i finanziamenti a favore del clima. Dal 2013 ha generato entrate considerevoli, la maggior parte delle quali destinata agli Stati membri, e ha assegnato quote a titolo gratuito di altrettanto valore. Per concretizzare appieno il suo potenziale, le entrate del sistema ETS devono essere utilizzate in modo strategico per accelerare la decarbonizzazione e rafforzare così la competitività industriale. Sebbene dal giugno 2023 gli Stati membri siano tenuti a destinare tutti i proventi dell'EU ETS a scopi legati al clima e all'energia e a garantire trasparenza al riguardo, le tendenze di spesa attuali rivelano delle carenze. Settori critici come la decarbonizzazione industriale, che rappresenta una parte ingente delle emissioni dell'UE, ricevono finanziamenti sproporzionatamente bassi, così come accade per altri settori essenziali per la decarbonizzazione. Inoltre alcuni investimenti rischiano di compromettere la neutralità climatica perpetuando la dipendenza da tecnologie ad alta intensità di carbonio e creando effetti di dipendenza ("lock-in") a lungo termine.

(38) La decarbonizzazione industriale richiederà l'elettrificazione diretta o indiretta dei processi attualmente alimentati a combustibili fossili, con relativo fabbisogno di investimenti del sistema energetico. Il piano d'azione per l'elettrificazione[20] comprende misure concrete per rendere possibile e accelerare l'elettrificazione a prezzi accessibili dell'industria. Preparare il sistema energetico alla domanda supplementare dovuta ai progetti di decarbonizzazione industriale, in particolare intorno ai poli industriali, è una priorità urgente. L'utilizzo dei proventi dell'EU ETS a livello nazionale per sostenere gli investimenti nel rafforzamento della rete, nello stoccaggio di energia elettrica e in altre soluzioni che migliorano la flessibilità del sistema elettrico, nonché nello sveltimento della pianificazione e del rilascio di autorizzazioni a livello locale e regionale, offrirà all'industria opzioni di elettrificazione affidabili ed economicamente accessibili per decarbonizzare.

(39) Per affrontare tali aspetti, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a destinare una quota minima delle loro entrate a obiettivi prioritari, incentrati sulla decarbonizzazione dei settori ETS, compreso il relativo fabbisogno di investimenti del sistema energetico. Questo dovrebbe includere investimenti nella decarbonizzazione industriale (ad esempio nel settore siderurgico, delle sostanze chimiche e dei fertilizzanti, importanti per garantire la sicurezza alimentare) attraverso l'elettrificazione, la cattura, l'utilizzo e lo stoccaggio del carbonio e altre tecnologie pulite; nelle fonti di energia pulita e nelle infrastrutture di rete; nei trasporti a basse emissioni di carbonio (in particolare marittimi e aerei); nella decarbonizzazione della gestione dei rifiuti e in misure di

[20] [Aggiungere il riferimento completo] COM(2026) 595.

circolarità per decarbonizzare i settori ETS; nello sviluppo di mercati guida per i prodotti circolari e a basse emissioni di carbonio (quali fertilizzanti a base biologica, sostanze chimiche a base biologica e acciaio "verde"), anche a beneficio degli utilizzatori finali, come gli agricoltori; e nelle attività di ricerca e innovazione in questi campi. Ove tecnicamente fattibile dovrebbe essere data priorità all'elettrificazione del calore di processo industriale, cosa che migliorerebbe la sicurezza energetica. Per quanto concerne i concimi, gli investimenti dovrebbero sostenere in particolare gli utilizzatori finali nel passaggio a prodotti a base biologica, organici e circolari, in linea con il piano d'azione per i concimi[21]. Riguardo invece alle soluzioni basate sulla natura che contribuiscono alla decarbonizzazione, gli Stati membri dovrebbero tenere conto delle priorità, delle misure e delle esigenze di finanziamento individuate nei piani nazionali di ripristino istituiti a norma del regolamento (UE) 2024/1991. Inoltre, gli investimenti dovrebbero essere possibili solo se in linea con gli obiettivi climatici a lungo termine dell'Unione, a esclusione di quegli investimenti che prolungano la dipendenza dai combustibili fossili per la produzione di energia elettrica. Gli Stati membri dovrebbero anche avere la possibilità di utilizzare le entrate per integrare i meccanismi di finanziamento dell'EU ETS.

(40) La trasparenza e la visibilità circa l'uso dei proventi delle aste sono essenziali per garantire l'accettabilità e la credibilità delle politiche climatiche dell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a comunicare pubblicamente l'origine delle misure finanziate dall'EU ETS attraverso molteplici canali, quali la documentazione di progetto e le affissioni pubbliche. L'uso dell'etichetta standardizzata dell'UE sarà uno strumento fondamentale di visibilità. Tali riforme dell'uso dei proventi delle aste dovrebbero essere accompagnate da modifiche del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio[22], che imporranno agli Stati membri di indicare l'uso previsto dei proventi delle aste EU ETS nei piani nazionali per l'energia e il clima (PNEC). Questo obbligo di pianificazione ex ante garantirà l'allineamento strategico ai traguardi climatici nazionali e dell'UE, faciliterà una maggior partecipazione dei portatori di interessi e migliorerà il monitoraggio, il controllo pubblico e la visibilità.

(41) Gli Stati membri presentano annualmente alla Commissione una relazione in merito all'attuazione della direttiva 2003/87/CE a norma dell'articolo 21 della stessa. Su tale base la Commissione pubblica una relazione sul funzionamento del mercato europeo del carbonio. L'uso dei dati comunicati in questo modo dovrebbe pertanto essere chiarito mediante l'aggiunta di un riferimento all'articolo 21, paragrafo 1, nell'articolo 10, paragrafo 5, della medesima direttiva. Al fine di allinearsi alla prassi corrente, è opportuno fissare al 30 giugno il termine annuale per la comunicazione. La Commissione dovrebbe pubblicare la relazione sul funzionamento del mercato europeo del carbonio entro sei mesi dalla ricezione delle informazioni e delle comunicazioni rilevanti trasmesse dagli Stati membri. Ferma restando la pubblicazione di tale relazione, dovrebbe essere soppresso l'obbligo della Commissione di presentare una relazione separata a norma dell'articolo 21 al fine di ridurre gli oneri amministrativi. Lo scambio di informazioni organizzato dalla Commissione a norma

---

21 COM(2026) 310 final.

22 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

dell'articolo 21, paragrafo 5, non dovrebbe più riguardare l'uso nell'EU ETS delle unità di riduzione delle emissioni nell'ambito dell'attuazione congiunta e delle unità di riduzione certificata delle emissioni nell'ambito del meccanismo per lo sviluppo pulito, in quanto entrambi i meccanismi sono stati sostituiti dal nuovo meccanismo di mercato istituito dall'accordo di Parigi.

(42) Per attenuare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e sostenere la competitività delle industrie ad alta intensità di energia elettrica, gli Stati membri dovrebbero mantenere la possibilità di concedere aiuti di Stato a compensazione dei costi indiretti delle emissioni trasferiti attraverso i prezzi dell'energia elettrica, in linea con le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato. In vista degli orientamenti in materia di aiuti di Stato per il periodo successivo al 2030, la Commissione valuterà come incentivare una decarbonizzazione economicamente sostenibile, senza compromettere l'obiettivo di evitare grazie al sostegno la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I fattori di emissione utilizzati per calcolare la compensazione dovrebbero riflettere l'intensità delle emissioni del pertinente mix di produzione di energia elettrica nell'area geografica interessata, allo scopo di tenere conto, ove possibile, del ruolo delle fonti fossili e non fossili nella fissazione dei prezzi dell'energia elettrica. Per semplificare i processi amministrativi, le comunicazioni sulla compensazione dei costi indiretti dovrebbero essere integrate nei più ampi obblighi di comunicazione sull'uso dei proventi delle aste a norma del regolamento (UE) 2018/1999.

(43) La direttiva (UE) 2023/959 ha rivisto il quadro giuridico dell'EU ETS subordinando l'assegnazione gratuita all'attuazione delle raccomandazioni in materia di efficienza energetica scaturite dagli audit energetici e introducendo l'obbligo di dotarsi di piani di neutralità climatica per il teleriscaldamento e per il 20 % degli impianti meno efficienti in relazione a ciascun parametro di riferimento di prodotto dell'EU ETS. Sulla scorta dell'esperienza acquisita con le condizionalità relative al teleriscaldamento e al fine di allinearsi all'ambizione dell'UE in materia di neutralità climatica, a partire dal periodo quinquennale di assegnazione gratuita che inizia il 1º gennaio 2031, l'assegnazione di quote a titolo gratuito nell'ambito dell'EU ETS dovrebbe, in linea di principio, essere subordinata all'elaborazione di un piano teso a investire nella decarbonizzazione nell'UE ("piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE") e all'attuazione di investimenti nella decarbonizzazione che conducano a un aumento della produzione interna di prodotti decarbonizzati e a basse emissioni di carbonio, nonché a riduzioni significative degli impatti climatici complessivi, compresa la riduzione delle emissioni. È pertanto opportuno sostituire altri regimi specifici di condizionalità per l'assegnazione gratuita a partire dal 2031 con il requisito di investire nella decarbonizzazione nell'UE introdotto per l'assegnazione gratuita.

(44) Il piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE dovrebbe essere semplice e tracciare un percorso strutturato e trasparente, con traguardi intermedi, verso l'allineamento degli impianti all'obiettivo di neutralità climatica a livello dell'Unione entro il 2050, come previsto dal regolamento (UE) 2021/1119; è altresì opportuno che consideri l'impatto delle misure e degli investimenti previsti in termini di conseguimento di una riduzione significativa delle emissioni. Il piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE e il suo contenuto dovrebbero essere verificati conformemente alle norme vigenti e consolidate di cui all'articolo 15 ed essere resi pubblici. Inoltre, al fine di garantire che la riduzione delle emissioni e degli impatti avvenga nell'UE, i gestori degli impianti che presentano domanda di assegnazione gratuita dovrebbero essere tenuti a investire un importo equivalente al valore

finanziario del 100 % della loro assegnazione gratuita nel periodo quinquennale pertinente a favore della decarbonizzazione delle loro attività nell'UE soggette alla presente direttiva, portando a riduzioni significative e verificate delle emissioni, nel medesimo arco di tempo. È opportuno che la Commissione definisca che cosa costituisce una "riduzione significativa delle emissioni" mediante atti delegati, in modo scientifico e in linea con l'obiettivo della neutralità climatica di cui al regolamento (UE) 2021/1192. Di conseguenza le quote assegnate a titolo gratuito diventano quote di investimento nella decarbonizzazione nell'UE.

(45) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi e garantire l'allineamento con le procedure che portano alla determinazione delle quote da assegnare agli impianti a titolo gratuito, è opportuno sfruttare appieno le sinergie con questo processo consolidato, maturo e altamente efficiente. Pertanto il piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE, come esercizio una tantum per cinque o più anni, dovrà essere presentato insieme ai dati inclusi nelle misure nazionali di attuazione a norma dell'articolo 11 della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda gli impianti esistenti e insieme alla domanda di assegnazione gratuita per i nuovi entranti. Al fine di garantire che il contenuto delle misure e gli investimenti inclusi nel piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE riflettano un'autentica strategia di riduzione delle emissioni, è opportuno prevedere la possibilità di presentarlo in una fase successiva, insieme alle relazioni sulle variazioni del livello di attività di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione[23]. Se del caso la Commissione dovrebbe chiarire, mediante atti delegati, il calendario dettagliato per la presentazione del piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE.

(46) L'80 % delle quote da assegnare a titolo gratuito nel periodo quinquennale per il quale è presentata domanda di assegnazione gratuita dovrebbe essere assegnato in tranche annuali, con un trasferimento periodico dopo l'approvazione di un piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE. Il restante 20 % delle quote a titolo gratuito per il periodo quinquennale dovrebbe essere assegnato all'impianto solo previa verifica che siano stati effettuati investimenti nella decarbonizzazione – che possono includere sia spese in conto capitale sia spese operative – corrispondenti al valore economico del 100 % dell'assegnazione gratuita per detto periodo, e che, stando alle relazioni annuali esistenti e consolidate sulle emissioni pertinenti, tali investimenti abbiano portato a una riduzione significativa delle emissioni entro la fine del periodo quinquennale. Per incentivare ulteriormente gli investimenti a lungo termine all'interno dell'Unione, i gestori dovrebbero essere tenuti a restituire le quote ricevute a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 3 quater, primo comma, se rilocalizzano o trasferiscono in altro modo al di fuori dell'Unione le attività interessate. Al fine di progettare i processi nel modo più semplice ed efficiente possibile e tenere conto delle pratiche industriali consolidate, garantendo nel contempo gli investimenti strategici nella modernizzazione delle industrie europee, è opportuno che la Commissione renda operative tali norme stabilendo chiaramente, mediante atti delegati, in modo trasparente e in stretta consultazione con i portatori di interessi, l'elenco dei requisiti e dei costi ammissibili per gli investimenti nella decarbonizzazione, nonché la metodologia per determinare il valore economico del quantitativo di quote ricevute a titolo gratuito. Allo scopo di ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi,

[23] 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).

massimizzare le sinergie con le pratiche industriali esistenti e tenere pienamente conto delle circostanze specifiche dei settori industriali soggetti all'EU ETS, tali atti delegati dovrebbero essere elaborati in stretta collaborazione con l'industria.

(47) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi e garantire che la conformità sia ben attestata, l'attuazione degli investimenti nella decarbonizzazione all'interno dell'UE e il conseguimento di una riduzione significativa delle emissioni dovrebbero essere verificati, entro due anni dalla fine del periodo quinquennale, sulla base delle comunicazioni annuali delle emissioni e del livello di attività che già bisogna presentare nel quadro dei processi consolidati di monitoraggio, comunicazione e verifica esistenti. Eventuali quote non assegnate, o assegnate e restituite, del quantitativo da assegnare titolo gratuito nel periodo quinquennale interessato dovrebbero essere destinate all'assegnazione gratuita nel periodo successivo.

(48) Al fine di garantire sinergie con il nuovo meccanismo di stimolo degli investimenti, la nuova Banca per la decarbonizzazione industriale e il Fondo per l'innovazione, gli impianti selezionati per ricevere sostegno nell'ambito di tali fondi dovrebbero beneficiare di deroghe alle nuove norme di condizionalità relative agli investimenti introdotte per l'assegnazione gratuita. Per semplificare le procedure ed evitare ulteriori oneri amministrativi, è opportuno esentare i gestori degli impianti dall'obbligo di elaborare un piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE se, durante il periodo quinquennale di assegnazione gratuita, nel loro impianto è in corso di attuazione un progetto selezionato per ricevere sostegno dal meccanismo di stimolo degli o dal Fondo per l'innovazione. Il primo 80 % del quantitativo di quote da assegnare a titolo gratuito per il periodo quinquennale pertinente dovrebbe essere assegnato all'impianto a seguito della decisione di concedere sostegno al progetto nell'ambito di tali fondi. Inoltre, per questi impianti, i requisiti di investimento e di riduzione delle emissioni cui è subordinato il restante 20 % dell'assegnazione gratuita per il periodo dovrebbero essere considerati soddisfatti alla duplice condizione che sia iniziato l'esborso del sostegno nell'ambito del Fondo per l'innovazione, o che abbia avuto inizio la costruzione fisica dei progetti sostenuti dalla Banca per la decarbonizzazione industriale o dal meccanismo di stimolo degli investimenti, e che sia verificato l'avvenuto investimento di costi ammissibili corrispondenti a un volume almeno equivalente al valore economico del 100 % dell'assegnazione gratuita nel periodo quinquennale pertinente. Dato il numero di gestori che secondo le previsioni beneficeranno del sostegno messo a disposizione dal Fondo per l'innovazione, dalla Banca per la decarbonizzazione industriale e dal meccanismo di stimolo degli investimenti, l'esenzione dalla condizionalità sarà automatica e di conseguenza il loro accesso all'assegnazione gratuita sarà semplificato ulteriormente.

(49) Al fine di riconoscere gli sforzi e ridurre gli oneri amministrativi e di conformità del 10 % degli impianti più efficienti, che determinano i valori riveduti dei parametri di riferimento in un settore o sottosettore conformemente all'articolo 10 bis, paragrafo 2, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE, per gli impianti a emissioni zero e a basse emissioni e gli impianti di piccole dimensioni che rimangono volontariamente nell'EU ETS, è opportuno esentarli dalle norme di condizionalità relative agli investimenti introdotte per l'assegnazione gratuita.

(50) Gli impianti esentati dovrebbero poter ricevere la totalità delle quote assegnate a titolo gratuito per il periodo quinquennale in cui presentano domanda di assegnazione gratuita senza essere tenuti a elaborare un piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE o a realizzare investimenti nell'UE che portino a riduzioni significative delle emissioni. Nel determinare, mediante atti delegati, i requisiti che gli

impianti devono soddisfare per essere considerati a zero emissioni o a basse emissioni di carbonio, la Commissione dovrebbe tenere conto delle stime delle riduzioni delle emissioni specifiche per settore, dell'obiettivo della neutralità climatica di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 nonché delle tecnologie a basse emissioni di carbonio e delle altre opzioni di abbattimento disponibili in ciascun settore, comprese le tecnologie a zero emissioni nette di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) 2024/1735[24].

(51) Alla luce delle capacità settoriali, dell'accesso disomogeneo dei singoli impianti alle soluzioni di decarbonizzazione, compreso l'accesso a infrastrutture quali reti elettriche di capacità sufficiente e infrastrutture di trasporto dell'idrogeno verde e del biossido di carbonio, e delle disparità geografiche, dovrebbero essere consentiti sforzi collettivi di decarbonizzazione dei processi produttivi da parte di più impianti, anche in Stati membri diversi. È pertanto opportuno che il requisito di condizionalità relativo agli investimenti in riduzioni significative delle emissioni all'interno dell'UE possa essere soddisfatto da un raggruppamento attraverso un accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione tra impianti del sistema ETS. Ciò dovrebbe permettere a uno o più operatori di soddisfare i requisiti di investimento nella decarbonizzazione per conto di altri operatori che hanno aderito all'accordo. In tal caso, per tenere conto delle emissioni e delle capacità del raggruppamento, è opportuno esigere che il volume dell'investimento corrisponda almeno al 100 % dell'assegnazione gratuita a tutti gli impianti del raggruppamento durante il periodo quinquennale. Per limitare gli oneri amministrativi e garantire l'integrazione nel processo che porta all'assegnazione gratuita di quote agli impianti dell'UE, l'accordo dovrebbe valere almeno per il periodo quinquennale di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/87/CE per il quale gli impianti presentano domanda di assegnazione gratuita e dovrebbe essere concluso prima che qualsiasi impianto del raggruppamento presenti domanda di assegnazione gratuita. All'impianto o agli impianti che effettueranno l'investimento per conto del raggruppamento dovrebbe essere richiesto un livello più elevato di riduzione delle emissioni. La Commissione dovrebbe definire sul piano operativo, mediante atti delegati e di esecuzione, i dettagli della procedura di domanda di costituzione di un raggruppamento, compresi il contenuto minimo e le condizioni precise della domanda, il calendario dettagliato per la sua presentazione all'autorità competente e i particolari della distribuzione della responsabilità e degli obblighi tra i gestori che formano un raggruppamento. La disposizione relativa ai raggruppamenti ridurrà anche in modo significativo gli oneri amministrativi a carico dei gestori che ne fanno parte, dato che tutti gli obblighi di monitoraggio e rendicontazione inerenti alla condizionalità saranno adempiuti esclusivamente dall'impianto o dagli impianti designati all'interno di un raggruppamento.

(52) È necessario stabilire norme che disciplinino l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per i periodi di assegnazione dal 2031 al 2040. Come già avvenuto nei periodi precedenti, i valori aggiornati dovrebbero essere determinati sulla base dei dati degli anni 2007 e 2008, da aggiornare in linea con i miglioramenti osservati mediante l'applicazione di un fattore che rappresenti la migliore valutazione dei progressi in tutti i settori nel corso del periodo e in considerazione delle prestazioni medie del 10 % degli impianti più efficienti negli anni interessati. Per determinare le prestazioni medie

[24] Regolamento (UE) 2024/1735 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 (GU L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj).

del 10 % degli impianti più efficienti dovrebbero essere utilizzati come riferimento dati solidi, oggettivi e verificati provenienti dagli impianti stessi, presentati a norma dell'articolo 11 della presente direttiva, in modo che i valori dei parametri di riferimento riflettano il tasso effettivo di miglioramento. È possibile tenere conto anche delle informazioni presentate da un paese terzo per gli impianti sul proprio territorio conformemente a un accordo concluso in applicazione dell'articolo 25. Per garantire una protezione adeguata dal rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e livelli sufficienti di assegnazione gratuita, che rispecchino meglio l'effettivo percorso di decarbonizzazione dei settori industriali per il periodo dal 2031 al 2040, dovrebbero applicarsi gli stessi tassi percentuali minimi di aggiornamento del periodo dal 2026 al 2030, mentre i tassi percentuali massimi dovrebbero essere rivisti per tenere conto di questa necessità. I valori dei parametri di riferimento dovrebbero pertanto essere adeguati per ciascun anno tra il 2008 e la metà dei periodi 2031-2035 e 2036-2040, a seconda dei casi, di un tasso percentuale compreso tra un minimo dello 0,3 % e un massimo del 2 %, determinando, nel periodo dal 2031 al 2035, un miglioramento compreso tra il 7,5 % e il 50 % rispetto al valore applicabile nel periodo dal 2013 al 2020.

(53) Per tenere meglio conto delle capacità di riduzione delle emissioni in diversi settori industriali, è opportuno stabilire specifici parametri di riferimento settoriali per il calore e i combustibili ("parametri di riferimento alternativi"). A tal fine è necessario integrare l'attuale disposizione sul conferimento di poteri alla Commissione e consentirle di definire questi parametri di riferimento alternativi nei parametri di riferimento ex ante a livello dell'Unione di cui all'allegato I del regolamento delegato (UE) 2019/331, i limiti del sistema e i valori di riferimento per determinare il tasso di aggiornamento annuale.

(54) Nel caso in cui la domanda di quote a titolo gratuito renda necessario applicare un fattore di correzione transettoriale uniforme prima del 2040, la percentuale di quote da mettere all'asta nel periodo di dieci anni avente inizio il 1º gennaio 2031 dovrebbe essere ridotta fino al 4 % del totale delle quote.

(55) Le quote rimaste della scorta per l'assegnazione gratuita istituita dall'articolo 10 bis, paragrafo 5 bis, della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere usate per sostenere il Fondo per l'innovazione nonché l'espansione e la diffusione delle tecnologie più mature nelle industrie ad alta intensità energetica, tramite il meccanismo di stimolo degli investimenti e la seconda fase della Banca per la decarbonizzazione industriale. Se il numero di quote disponibili non è sufficiente a destinarne 400 milioni al meccanismo di stimolo degli investimenti, è opportuno prelevare le quote rimanenti dalla riserva per i nuovi entranti di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE. Per garantire che il volume della riserva per i nuovi entranti sia sufficiente in vista della prossima fase dell'EU ETS, è opportuno assegnare a tale riserva le quote derivanti dall'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita a causa dell'entrata in funzione del meccanismo di adeguamento del carbonio alla frontiera (CBAM) e non restituire quote alla riserva stabilizzatrice del mercato.

(56) Per evitare di penalizzare i nuovi entranti e quindi scoraggiare possibili investimenti nella decarbonizzazione, è opportuno smettere di applicare il fattore di riduzione lineare alle assegnazioni ai nuovi entranti a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE.

(57) Per garantire la corretta attuazione delle norme relative all'assegnazione delle quote e alla parità di trattamento dei gestori ed evitare profitti eccezionali, è opportuno chiarire che le autorità competenti hanno l'obbligo di imporre al gestore di restituire le quote in eccesso e di ordinare all'amministratore nazionale di trasferire al conto unionale di assegnazione le quote in eccesso restituite.

(58) Nel rispetto dell'impegno di cui all'articolo 4, paragrafo 5, lettera m), del regolamento (UE) 2021/1119 e considerando un percorso più lento di eliminazione graduale dell'assegnazione di quote a titolo gratuito a partire dal 2028 al fine di sostenere la decarbonizzazione, gli investimenti e l'occupazione nell'Unione, riducendo nel contempo al minimo il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, è opportuno prevedere un'assegnazione gratuita supplementare per i settori CBAM, subordinata a determinate condizioni. Per farlo in modo conforme alle norme commerciali internazionali e tenendo presente la decarbonizzazione degli impianti nell'Unione, e al tempo stesso ridurre al minimo gli oneri amministrativi aggiuntivi, è opportuno ridimensionare l'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita in tali settori, che dovrebbe essere completata entro la fine del 2037. Affinché risulti fattibile introdurre a poco a poco il fattore CBAM nell'assegnazione gratuita alle merci soggette al CBAM che saranno incluse a seguito di future revisioni del regolamento (UE) 2021/1119, è opportuno prevedere tassi di eliminazione graduale specifici per queste nuove merci, applicabili a decorrere dal periodo quinquennale di assegnazione gratuita che inizia dopo la loro inclusione nell'allegato I di detto regolamento. In linea con la presente direttiva, che introduce norme di condizionalità legate agli investimenti per l'assegnazione gratuita nell'ambito dell'EU ETS a partire dal 2031, le stesse norme di condizionalità dovrebbero applicarsi a partire dal 2031 anche per l'assegnazione gratuita agli impianti cui si applica il fattore CBAM.

(59) Per mantenere un'adeguata protezione contro il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, le misure transitorie a sostegno di talune industrie ad alta intensità energetica in caso di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio dovrebbero continuare ad applicarsi fino al 31 dicembre 2040, tranne nei casi in cui si applicano disposizioni specifiche di eliminazione graduale. L'assegnazione gratuita per il teleriscaldamento dovrebbe essere gradualmente eliminata con importi di pari entità a partire dal 2030 in vista dell'azzeramento dell'assegnazione gratuita nel 2040.

(60) Il conseguimento del traguardo climatico dell'UE per il 2040 richiede riduzioni urgenti e profonde delle emissioni in ambito industriale, in particolare nei settori ad alta intensità energetica, in cui finora i progressi si sono basati prevalentemente su miglioramenti dell'efficienza energetica piuttosto che su una decarbonizzazione trasformativa. Allo stesso tempo, per stimolare la transizione industriale sono necessari ingenti investimenti. Tuttavia l'attuale segnale del prezzo del carbonio, anche se combinato con misure normative in materia di energie rinnovabili ed efficienza energetica, si è dimostrato insufficiente a incentivare gli investimenti nella decarbonizzazione industriale, giustificando pertanto l'assegnazione di quote a un apposito strumento di finanziamento a livello dell'UE, la Banca per la decarbonizzazione industriale, concepita per colmare tale divario e accelerare la decarbonizzazione industriale, anche attraverso l'elettrificazione, e rafforzare la competitività dell'Europa. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati e incoraggiati a fornire alla Banca contributi aggiuntivi dalle assegnazioni ETS e dalle relative entrate per accelerare ulteriormente la decarbonizzazione industriale in linea con le priorità nazionali.

(61) Il Fondo per l'innovazione dovrebbe continuare a sostenere le tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio in tutti i settori ammissibili, compresi quelli coperti dal CBAM, per rendere disponibili su scala commerciale le soluzioni rivoluzionarie, colmando il divario nella transizione tra la fase di dimostrazione e la maturità di mercato. Dovrebbe pertanto continuare a concentrarsi sull'innovazione, sostenendo le tecnologie ad alto rischio allo stadio iniziale, mentre la Banca per la decarbonizzazione industriale dovrebbe sostenere l'espansione e la diffusione di tecnologie più mature nelle industrie ad alta intensità energetica, costruendo catene del valore resilienti e contribuendo all'integrazione del sistema energetico. L'elettrificazione sarà uno dei principali percorsi di decarbonizzazione, come indicato nel piano d'azione per l'elettrificazione. È opportuno garantire l'allineamento a quanto prescritto dal regolamento sull'industria a zero emissioni nette e dal regolamento sull'accelerazione industriale, anche per quanto riguarda il contenuto prodotto nell'UE, nonché ai principi dell'economia circolare. Grazie a un approccio a tutto tondo dall'abbattimento alla trasformazione e a un ambito di applicazione settoriale più mirato, la Banca per la decarbonizzazione industriale dovrebbe sostenere sia la decarbonizzazione degli impianti esistenti sia la messa in funzione di nuove capacità produttive a basse o a zero emissioni di carbonio, compresi i processi che sostituiscono prodotti o metodi industriali ad alta intensità di carbonio, anche con materiali, prodotti e metodi a base biologica, che possono peraltro generare assorbimenti permanenti di carbonio. In tale contesto dovrebbero poter beneficiare del sostegno anche le attività di combustione al di sotto di 20 MW. Per preservare la capacità dell'Unione di sostenere lo sviluppo, l'espansione e l'adozione di tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio occorre garantire che restino disponibili i mezzi finanziari complessivi su cui si contava di fare affidamento per il Fondo per l'innovazione. Al finanziamento del Fondo per l'innovazione dovevano contribuire 50 milioni di quote della scorta per l'assegnazione gratuita fino al 2030, una base di pianificazione essenziale per la preparazione e la realizzazione tempestive dei progetti verso la fine di questo decennio. Entro il 2028 il Fondo per l'innovazione dovrebbe aver impegnato la quasi totalità delle risorse disponibili; per offrire sostegno continuativo a tali progetti servono rabbocchi tempestivi dal volume d'asta degli Stati membri e una base di finanziamento prevedibile, in particolare nel caso in cui, per via del funzionamento delle regole sull'assegnazione gratuita, parte delle quote che inizialmente si prevedeva di prelevare dalla scorta per l'assegnazione gratuita a disposizione del Fondo per l'innovazione non sia più disponibile per questo scopo.

(62) La prima fase della Banca per la decarbonizzazione industriale dovrebbe essere costituita dal meccanismo di stimolo degli investimenti nell'ambito del sistema ETS, finanziato con 400 milioni di quote. Per accelerare gli investimenti nella decarbonizzazione ricompensando la rapidità, il meccanismo di stimolo degli investimenti dovrebbe corrispondere premi fissi per il carbonio per ogni tonnellata di CO_2 evitata, pagati in quote ETS, secondo il principio "primo arrivato, primo servito". Dovrebbe inoltre garantire la solidarietà riservando delle quote agli Stati membri che si trovano ad affrontare sfide più difficili sul fronte degli investimenti a causa di redditi inferiori o maggiori esigenze di abbattimento. I premi fissi per il carbonio, stabiliti tramite un iter amministrativo, dovrebbero garantire rendimenti interessanti dal punto di vista economico, compensare i rischi commerciali e garantire finanziamenti privati supplementari, ma anche imporre scadenze e garanzie di realizzazione rigorose, rafforzando fin da subito la certezza commerciale e consentendo un'attuazione più rapida. Al fine di garantire il miglior rapporto qualità-prezzo, la Commissione dovrebbe elaborare termini e condizioni per percorsi di

decarbonizzazione differenziati, stabilendo tra l'altro il tasso del premio fisso per il carbonio per tonnellata di CO_2 evitata, sulla scorta di un'analisi del deficit di finanziamento secondo le migliori conoscenze disponibili in merito ai tipi e ai costi specifici delle tecnologie sostenute e tenuto conto della necessità di assicurare la proporzionalità del sostegno. La Commissione dovrebbe valutare periodicamente tali termini e condizioni alla luce dell'esperienza acquisita e degli sviluppi del mercato.

(63) Il meccanismo di stimolo degli investimenti dovrebbe essere seguito da una seconda fase in cui la Banca per la decarbonizzazione industriale continui a sostenere l'espansione e la diffusione di tecnologie mature di decarbonizzazione per le industrie ad alta intensità energetica, anche garantendo un certo livello di prezzo del carbonio, cosa che ridurrebbe i rischi degli investimenti e assicurerebbe la stabilità delle entrate a lungo termine a fronte degli sforzi di decarbonizzazione attraverso meccanismi quali i contratti per differenza di carbonio o i premi fissi per il carbonio, esborsati previa verifica della riduzione dei gas a effetto serra, e accelererebbe la decarbonizzazione industriale. Nell'attuare la seconda fase della Banca per la decarbonizzazione industriale, la Commissione dovrebbe adoperarsi per garantire una copertura geografica efficace e basata sulla qualità in tutta l'Unione. Per promuovere la decarbonizzazione industriale dell'Europa e trasformare fin da subito ogni euro in investimenti, la Banca per la decarbonizzazione industriale deve agire rapidamente. Una volta che il meccanismo di stimolo degli investimenti avrà utilizzato tutte le sue quote, la Banca per la decarbonizzazione industriale dovrebbe avviare la seconda fase, garantendo un sostegno senza soluzione di continuità alla decarbonizzazione industriale ben prima del 2031.

(64) Per garantire un sostegno coerente e rafforzato alla decarbonizzazione industriale, a vantaggio degli obiettivi sia climatici che di competitività, la Commissione dovrebbe massimizzare le sinergie tra la Banca per la decarbonizzazione industriale e il Fondo europeo per la competitività. A tal fine, è opportuno che il "marchio di competitività" proposto sia assegnato ai progetti che soddisfano tutti i requisiti per ricevere sostegno nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale, semplificando in tal modo l'accesso a finanziamenti complementari.

(65) Il Fondo per la modernizzazione svolge un ruolo fondamentale nel garantire equità e solidarietà sostenendo gli Stati membri a basso reddito nella transizione verso un'economia climaticamente neutra. Per migliorarne l'efficacia e allinearlo al quadro dell'Unione per il 2040 sono necessari adeguamenti mirati. Pari al 2,0 % del massimale complessivo dell'ETS, garantirà un'assegnazione equilibrata delle risorse, ottimizzando il sostegno laddove è più necessario e rispecchiando l'evoluzione delle capacità economiche degli Stati membri. Per accelerare la decarbonizzazione industriale necessaria per conseguire il traguardo climatico per il 2040, un ulteriore 0,5 % del massimale dell'ETS dovrebbe essere assegnato agli Stati membri beneficiari attraverso la Banca per la decarbonizzazione industriale. Insieme a un ambito di applicazione ampliato, ciò fornirà sostegno finanziario a una gamma più ampia di soluzioni innovative e scalabili essenziali per ridurre le emissioni nelle industrie ad alta intensità energetica e nella produzione di energia, comprese le tecnologie CCS e CCU e l'elettrificazione, garantendo nel contempo un uso efficiente dei proventi delle aste. Inoltre, le quote a disposizione dei beneficiari del Fondo per la modernizzazione attraverso una ridistribuzione del 10 % per motivi di solidarietà dovrebbero essere convogliate attraverso il Fondo per la modernizzazione al fine di massimizzarne l'impatto. Per lo stesso motivo, gli altri Stati membri che beneficiano della ridistribuzione solidale del 10 % dovrebbero utilizzare tali quote per i settori

prioritari di spesa dei proventi delle aste. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a trasferire volontariamente quote supplementari dai loro volumi d'asta al Fondo per la modernizzazione, aumentando la loro flessibilità per orientare le risorse verso sforzi di decarbonizzazione incisivi. I criteri di ammissibilità e la chiave di distribuzione dovrebbero essere aggiornati sulla base degli ultimi dati disponibili (2022-2024), compresa una soglia del 75 % del PIL pro capite e l'intensità delle emissioni. Ciò rifletterà gli attuali dati economici e sulle emissioni, garantendo che gli Stati membri con le maggiori esigenze di transizione continuino a beneficiarne. L'ambito di applicazione del Fondo per la modernizzazione dovrebbe essere ampliato per agevolare ulteriormente la decarbonizzazione industriale, compreso, se del caso, il sostegno agli investimenti nella cattura e lo stoccaggio del carbonio, nella cattura e utilizzo del carbonio, nell'elettrificazione e nella produzione di concimi a basse emissioni di carbonio a prezzi accessibili. Al fine di tutelare gli interessi finanziari dell'Unione, il sostegno nell'ambito del Fondo per la modernizzazione dovrebbe essere attuato conformemente al regolamento (UE, Euratom) 2020/2092[25].

(66) La presente direttiva dovrebbe includere solide garanzie relative ai principi dello Stato di diritto di cui all'articolo 2, lettera a), del regolamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento europeo e del Consiglio per proteggere le risorse del Fondo per la modernizzazione. In caso di violazione di tali principi, dovrebbero essere adottate misure adeguate, applicando la procedura di cui all'articolo 6 del regolamento (UE, Euratom) 2020/2092.

(67) In linea con l'articolo 28 ter, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE, l'estensione dell'ambito geografico di applicazione dell'EU ETS per quanto riguarda le attività di trasporto aereo dovrebbe essere accompagnata dalla possibilità per gli operatori aerei di detrarre dall'obbligo di restituzione nell'ambito dell'EU ETS i costi di compensazione sostenuti nell'ambito del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) sulle rotte extraeuropee, al fine di evitare doppi addebiti. È opportuno applicare norme armonizzate in relazione a tali detrazioni e, pertanto, per il calcolo della detrazione dovrebbero essere utilizzati i valori dei crediti e delle quote pubblicati in una relazione sul mercato del carbonio adottata a norma dell'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE. Il valore dei crediti ammissibili a norma dell'articolo 11 bis dovrebbe basarsi sui migliori indici dei prezzi disponibili.

(68) Lo stoccaggio geologico di CO_2 in siti sicuri e permanentemente monitorati è essenziale per consentire riduzioni delle emissioni su vasta scala per l'industria. La vicinanza dei siti di stoccaggio nei paesi terzi ai poli industriali dell'UE e la loro accessibilità potrebbero ridurre i costi di trasporto, ridurre al minimo i rischi di rilocalizzazione e accelerare la diffusione della cattura e dello stoccaggio del carbonio rispetto a opzioni di stoccaggio più distanti o meno sviluppate, facilitando in tal modo questo percorso di decarbonizzazione per l'industria dell'UE. Tuttavia, lo stoccaggio nei paesi terzi dovrebbe essere riconosciuto solo in presenza di garanzie sufficienti in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) e in relazione alle norme di cui alla direttiva 2009/31/CE, con un sistema collegato all'EU ETS a norma dell'articolo 25 su base di reciprocità a decorrere dal 2031 e a condizione che i siti non siano utilizzati per il recupero assistito di petrolio o gas.

---

[25] 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 433I del 22.12.2020, pag. 1).

(69) Nell'ambito dell'attuale quadro dell'EU ETS, le emissioni di CO_2 sono contabilizzate al punto di cattura (a monte), il che significa che gli impianti che catturano CO_2 devono restituire quote per l'intero volume di emissioni generate, tranne nei casi in cui il CO_2 è stoccato in modo permanente a livello geologico o nei prodotti. Ciò non contribuisce al conseguimento degli obiettivi della strategia di gestione industriale del carbonio dell'UE, che mira a potenziare le tecnologie di cattura e utilizzo del carbonio quale percorso fondamentale di decarbonizzazione per i settori in cui è difficile abbattere le emissioni, come il cemento, l'acciaio e i prodotti chimici, e a garantire la disponibilità di materie prime alternative a base di carbonio. L'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti comporta che la maggior parte delle fasi della vita di un prodotto in cui è utilizzato carbonio catturato è soggetta alla fissazione del prezzo del carbonio, il che consente di spostare la contabilizzazione delle emissioni nel punto in cui sono rilasciate dai prodotti nell'atmosfera senza un elevato rischio di una contabilizzazione insufficiente. Di conseguenza, nei casi in cui il biossido di carbonio è catturato e utilizzato in prodotti intermedi o finali da cui si prevede che il carbonio sarà riemesso in attività già coperte dall'EU ETS, come i combustibili sintetici, i prodotti chimici o altre materie prime industriali, l'obbligo di restituzione delle quote non sarà eliminato, bensì rinviato al momento in cui il CO_2 è rilasciato in uno dei processi elencati nell'allegato I (a valle). Per contro, quando il CO_2 è utilizzato direttamente, senza legare chimicamente il carbonio in un prodotto, dovrebbe continuare a essere contabilizzato a monte al punto di cattura, in quanto il suo eventuale rilascio avrà luogo al di fuori dell'EU ETS nei prodotti agroalimentari, nei prodotti farmaceutici, negli estintori o in altre applicazioni analoghe. La contabilizzazione del carbonio catturato incorporato nei combustibili sintetici dovrebbe avvenire nel momento in cui questi sono distribuiti (attività intermedie) anziché quando sono combusti negli impianti industriali o nel settore dei trasporti. Per garantire la copertura di tutte le emissioni di biossido di carbonio nella catena di cattura e utilizzo del carbonio, l'ambito di applicazione dell'ETS dovrebbe essere esteso alla cattura del carbonio per l'utilizzo, al trattamento del carbonio catturato, alla liquefazione e a servizi analoghi, nonché al trasporto del carbonio catturato per l'utilizzo, ad eccezione del CO_2 per l'utilizzo diretto. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di definire un elenco delle applicazioni della tecnologia CCU dalle quali si prevede che il carbonio sarà riemesso in attività già coperte dall'ETS. Inoltre dovrebbe essere riconosciuta anche la cattura permanente di biossido di carbonio in oggetti fisici diversi dai prodotti. A causa dell'incertezza relativa al trattamento a fine vita di ciascun tipo di utilizzo, alla Commissione dovrebbe altresì essere conferito il potere di stabilire soglie de minimis per il rischio di rilascio al di fuori dell'EU ETS, e dovrebbe poter introdurre misure, quali obblighi di restituzione parziale, per affrontare i casi di superamento della soglia.

(70) Le emissioni degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani sono considerevoli e dal 2024 sono soggette a un obbligo di monitoraggio, comunicazione e verifica, con l'obbligo di valutare entro il 31 luglio 2026 la fattibilità della loro piena inclusione nell'ambito dell'EU ETS. Sulla base di tale valutazione, si ritiene opportuno e fattibile modificare la direttiva 2003/87/CE per includere le emissioni degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS. L'estensione dell'EU ETS all'incenerimento dei rifiuti urbani, nell'ambito di un approccio globale che prevede il rafforzamento delle politiche in materia di economia circolare ai sensi del regolamento (UE) […./..] del Parlamento europeo e del Consiglio ("regolamento sull'economia

circolare")[26], e integrata da condizioni favorevoli, incentiva la decarbonizzazione dell'intera economia, la circolarità dei materiali e del carbonio, nonché la creazione di condizioni di parità all'interno dei settori e tra di essi. L'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS contribuisce pertanto al raggiungimento delle ambizioni stabilite nella bussola per la competitività e nel patto per l'industria pulita di decarbonizzare l'economia, accelerare la transizione verso una maggiore circolarità e stabilire un chiaro legame tra gli incentivi alla decarbonizzazione e la circolarità, aumentando la sicurezza economica, la resilienza e la competitività dell'UE. Il segnale del prezzo del carbonio integra le politiche in materia di economia circolare incentivando finanziariamente la cattura del carbonio e rendendola più attraente sul piano economico quale percorso di decarbonizzazione dell'industria verso l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050, riducendo le emissioni da combustibili fossili derivanti dall'incenerimento e promuovendo nel contempo gli assorbimenti permanenti di carbonio da emissioni biogeniche, a beneficio della decarbonizzazione in tutti i settori dell'economia. Il segnale del prezzo del carbonio in relazione all'incenerimento rinforza ulteriormente la giustificazione economica di una maggiore circolarità dei materiali, riducendo le emissioni di gas a effetto serra causate dallo smaltimento dei rifiuti e generando materiali riciclati in grado di sostituire materiali vergini a maggiore intensità di carbonio. Inoltre l'estensione dell'EU ETS crea condizioni di parità per gli impianti industriali e la produzione di energia pulita armonizzando il segnale del prezzo del carbonio con il coincenerimento, la produzione di energia elettrica e la produzione di teleriscaldamento già contemplati dall'EU ETS.

(71) Il segnale del prezzo del carbonio e le politiche in materia di economia circolare si rafforzano a vicenda. I principi gerarchici della gestione dei rifiuti, stabiliti nella direttiva 2008/98/CE quadro sui rifiuti dell'UE[27], danno priorità alla prevenzione, al riutilizzo, al riciclaggio e al recupero rispetto allo smaltimento, compreso l'incenerimento, e sottolineano la necessità di ridurre l'impatto ambientale dei rifiuti in ogni fase del loro ciclo di vita. Il prezzo del carbonio integrerà le politiche normative e fiscali con un incentivo e un sostegno armonizzati per la gestione dei rifiuti, in linea con i livelli superiori della gerarchia dei rifiuti, attraverso una migliore prevenzione dei rifiuti, la preparazione per il riutilizzo, la raccolta differenziata, la cernita e il riciclaggio. Una maggiore circolarità a sua volta riduce le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla gestione dei rifiuti e sostituisce materiali vergini a maggiore intensità di carbonio. Tuttavia, le emissioni di carbonio generate durante l'incenerimento dei rifiuti non sono determinate esclusivamente dal processo di incenerimento e dal pretrattamento effettuato dai gestori. Tali emissioni sono influenzate anche dalle attività a monte, tra cui la disponibilità e l'utilizzo di infrastrutture di riciclaggio, riutilizzo e compostaggio; l'efficacia dei sistemi di raccolta differenziata per i materiali riciclabili e recuperabili; il grado di separazione alla fonte da parte delle famiglie, degli operatori commerciali e delle autorità pubbliche; i modelli di consumo dei prodotti e dei materiali; e la progettazione e la durata di vita dei beni. Le politiche complementari in materia di rifiuti a norma del regolamento (UE) [.../..] [atto legislativo sull'economia circolare] contribuiranno pertanto a garantire un approccio globale stimolando il mercato unico e la domanda di materiali secondari e prodotti circolari, sostenendo gli investimenti nella capacità di riciclaggio, riducendo lo smaltimento in discarica e l'incenerimento delle materie

[26] [Inserire il riferimento alla GU una volta adottato].

[27] Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive.

prime usate e attuando politiche orientate ai produttori a monte, come le specifiche per la progettazione ecocompatibile e una maggiore responsabilità estesa del produttore.

(72) È opportuno inserire una nuova attività per l'incenerimento e il coincenerimento dei rifiuti nell'allegato I. Per i rifiuti non pericolosi, gli impianti che rientrano nell'ambito di tale attività dovrebbero essere definiti in linea con le definizioni di "impianto di incenerimento dei rifiuti" e "impianto di coincenerimento dei rifiuti" di cui alla direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Questa nuova attività comprende le emissioni derivanti dal coincenerimento, già disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE nell'ambito dell'attività "Combustione di combustibili"[28], in modo da riunire l'incenerimento e il coincenerimento dei rifiuti in un'unica attività. Inoltre, le unità per l'incenerimento dei rifiuti urbani dovrebbero essere incluse nelle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra di un'attività che rientra nell'EU ETS. A tal fine, l'esenzione di cui attualmente godono tali unità dovrebbe essere soppressa dall'allegato I, punto 5, della direttiva 2003/87/CE. Il recupero dei rifiuti mediante attività di riciclaggio chimico, compresi i processi di trattamento termico quali la pirolisi o la gassificazione, non rientra nell'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS nella misura in cui le sostanze risultanti dal trattamento non sono successivamente incenerite. Per garantire la coerenza normativa, soddisfare le caratteristiche specifiche in termini di rifiuti come materia prima e promuovere l'integrità ambientale attraverso una copertura solida e completa evitando gli effetti soglia derivanti dalla diversione verso impianti più piccoli e meno efficienti, la soglia di capacità per tale attività dovrebbe essere allineata all'allegato I, punto 5.2, lettera a), della direttiva 2010/75/UE in quanto impianti con una capacità superiore a 3 tonnellate all'ora. È opportuno rivedere e aggiornare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 per quanto riguarda le disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione delle emissioni prodotte dagli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani.

(73) L'incenerimento dei rifiuti pericolosi, ossia gli impianti di incenerimento o coincenerimento che trattano prevalentemente rifiuti pericolosi, dovrebbe rimanere escluso dall'ambito dell'EU ETS in quanto il segnale del prezzo del carbonio non dovrebbe incentivare una decarbonizzazione efficace sotto il profilo dei costi. I rigorosi requisiti normativi, tecnici e operativi limitano le opzioni di trattamento alternative per i materiali pericolosi che non possono essere riciclati, recuperati o trattati in modo sicuro con altri mezzi. Inoltre i gestori non dispongono di opportunità significative per la produzione di assorbimenti permanenti di carbonio a causa della quota limitata di carbonio biogenico nei flussi di rifiuti pericolosi. Il rischio di diversione dei rifiuti urbani verso impianti di incenerimento di rifiuti pericolosi è limitato dal quadro normativo vigente, dalle differenze tecniche e operative nel processo di incenerimento e dagli elevati costi di incenerimento associati per l'incenerimento di rifiuti pericolosi.

(74) Per garantire un'entrata agevole del settore nell'EU ETS, è opportuno introdurre gradualmente la restituzione delle quote da parte degli impianti di incenerimento di rifiuti urbani soggetti al sistema a partire dal 2031 per quanto riguarda le emissioni verificate comunicate per il periodo dal 2031 al 2034. Questa integrazione per fasi non dovrebbe applicarsi agli impianti già soggetti all'EU ETS. Le ragioni a favore di un'integrazione per fasi dell'obbligo di conformità, anziché della piena e immediata

[28] In linea con l'interpretazione data dalla Commissione nel documento di orientamento n. 0 *Guidance on Interpretation of Annex I of the EU ETS Directive (excl. aviation and maritime activities)*: https://climate.ec.europa.eu/document/edc93136-82a0-482c-bf47-39ecaf13b318_en.

inclusione, sono molteplici. L'inizio del 2031 consente la preparazione tecnica e amministrativa, in particolare per lo sviluppo di disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione più adatte all'incenerimento dei rifiuti urbani, compresa la distinzione tra emissioni da biomassa e da combustibili fossili. L'inizio del 2031, associato all'introduzione graduale, consente agli operatori e alle autorità locali di prevedere la pianificazione e gli investimenti, anche per quanto riguarda l'adeguamento degli accordi contrattuali tra le autorità locali e gli inceneritori. Consente inoltre un sostegno preventivo agli investimenti, anche attraverso l'uso dei proventi dell'ETS, nelle misure di abbattimento per gli impianti e le autorità locali. L'introduzione graduale degli obblighi di restituzione per l'incenerimento dei rifiuti urbani contribuisce inoltre alla convergenza verso l'obiettivo di smaltimento in discarica di cui all'articolo 5, paragrafo 5, della direttiva 1999/31/CE[29], consentendo nel contempo di rafforzare le politiche complementari in materia di economia circolare a livello dell'UE, nazionale e locale per sostenere la prevenzione, la riduzione, la raccolta, la cernita e il riciclaggio dei rifiuti e affrontare la questione dello smaltimento in discarica, evitando qualsiasi conseguenza involontaria in termini di diversione dei rifiuti contraria alla gerarchia dei rifiuti. Per tutelare l'integrità ambientale del sistema, il numero di quote aggiunte al massimale per il settore dovrebbe essere proporzionato al graduale aumento dell'obbligo di restituzione per tali anni. I dati relativi all'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti urbani dovrebbero essere ricavati dai dati monitorati e comunicati per il settore a norma della direttiva 2003/87/CE per il 2024 nell'Unione e negli Stati del SEE e dell'EFTA, adeguati, dal 2024 al 2031, sulla base delle proiezioni delle stime dei dati da comunicare e dell'evoluzione della capacità. Il numero di quote aggiunto al totale delle quote a livello dell'Unione per il settore dovrebbe essere commisurato alla traiettoria di introduzione graduale dal 2031 al 2034, equivalente al 25 % del totale nel 2031 e rispettivamente al 50 %, al 75 % e al 100 % del totale adeguato con l'applicazione del fattore di riduzione lineare nel 2032, nel 2033 e a partire dal 2034. A partire dal 2035 gli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate comunicate nell'anno precedente.

(75) Per garantire ulteriormente una transizione agevole, qualora uno Stato membro disponga di misure equivalenti che gli consentono di conseguire gli obiettivi per poter includere l'incenerimento dei rifiuti urbani nella direttiva 2003/87/CE, è opportuno introdurre una possibilità temporanea di non partecipazione fino alla fine del 2035. Al fine di garantire la compatibilità con la decarbonizzazione, la circolarità dei materiali e del carbonio e la parità di condizioni, la possibilità di avvalersi di tale deroga dovrebbe essere concessa solo qualora uno Stato membro sia in grado di dimostrare di soddisfare almeno due delle tre condizioni seguenti: disporre di una tassa nazionale sul carbonio equivalente con un'aliquota d'imposta superiore al prezzo medio di vendita all'asta per l'anno in questione; è sulla buona strada per conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di riciclaggio dei rifiuti urbani di cui all'articolo 11, paragrafo 2, lettere d) ed e), della direttiva 2008/98/CE; ed è sulla buona strada per conseguire l'obiettivo relativo allo smaltimento in discarica dei rifiuti urbani di cui all'articolo 5, paragrafo 5, della direttiva 1999/31/CE. Per garantire la stabilità e la trasparenza del sistema, la richiesta, comprese le informazioni pertinenti per dimostrare la conformità ad almeno due delle tre condizioni, dovrebbe essere notificata alla Commissione entro il 31 luglio 2029. La natura temporanea di tale deroga è importante per garantire la compatibilità

[29] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj)

con il trasferimento della contabilizzazione delle emissioni in cui il biossido di carbonio è catturato e utilizzato nei prodotti intermedi o finali (CCU) al punto di rilascio nell'atmosfera dai prodotti, evitando nel contempo un elevato rischio di contabilizzazione insufficiente.

(76) Tenendo conto delle caratteristiche particolari e dei vincoli permanenti delle regioni ultraperiferiche dell'Unione riconosciuti all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e dati i loro vincoli allo sviluppo di un ecosistema globale di gestione dei rifiuti su scala e a distanza dai mercati del riciclaggio, è prevista la possibilità per gli Stati membri di esentare temporaneamente gli impianti situati nelle regioni ultraperiferiche dall'obbligo di restituzione per l'incenerimento e il coincenerimento dei rifiuti a norma della direttiva 2003/87/CE.

(77) Per stimolare cambiamenti comportamentali incisivi in tutte le fasi della catena del valore dei rifiuti e garantire l'efficacia del prezzo del carbonio nel promuovere la circolarità e la decarbonizzazione, è importante che il segnale di prezzo trovi riscontro nei meccanismi di fissazione dei prezzi e sia trasferito mediante misure e politiche mirate con un effetto positivo di orientamento, che incentivino le famiglie e i soggetti non residenziali alla prevenzione, alla riduzione e alla raccolta differenziata dei rifiuti e che offrano loro una scelta per evitare i costi dello smaltimento. Misure con un comprovato impatto positivo sulla riduzione, sulla raccolta differenziata e sul riciclaggio dei rifiuti comprendono, ad esempio, tasse modulate sui quantitativi entranti, tariffe puntuali secondo il principio "pay as you throw" (paga per quello che butti), sistemi di raccolta a peso e con bidoni intelligenti, vuoto a rendere su cauzione o sistemi obbligatori di raccolta differenziata per flussi di rifiuti specifici. A tutto ciò dovrebbe affiancarsi un'applicazione rafforzata a monte del principio "chi inquina paga" attraverso misure quali regimi armonizzati e potenziati di responsabilità estesa del produttore e specifiche per la progettazione ecocompatibile. Gli Stati membri dovrebbero utilizzare i proventi dello scambio di quote di emissioni per sostenere le autorità coinvolte nella raccolta e nello smaltimento dei rifiuti urbani, in particolare quelle locali, nell'attuazione delle citate misure di economia circolare, al fine di orientare lo smaltimento dei rifiuti in linea con la gerarchia dei rifiuti, gestire gli impatti sui nuclei domestici e garantire una transizione agevole per il settore, bilanciando i benefici ambientali e la circolarità con i costi del servizio pubblico di gestione dei rifiuti.

(78) L'estensione del prezzo del carbonio all'incenerimento dei rifiuti urbani dovrebbe essere accompagnata da misure efficaci per continuare a ridurre lo smaltimento in discarica ed evitare conseguenze indesiderate in termini di diversione dei rifiuti contraria alla gerarchia dei rifiuti. Tale rischio è attenuato dal fatto che le emissioni da biomassa sostenibile derivanti dall'incenerimento hanno un fattore di emissione pari a zero, il che limita l'incentivo alla diversione dei rifiuti organici verso lo smaltimento in discarica, nella quale è la principale fonte di metano, per evitare di dover pagare il prezzo del carbonio. Tuttavia, permane il rischio di diversione dei materiali di origine fossile laddove non siano in atto politiche normative o fiscali efficaci in materia di discariche. È pertanto essenziale attuare e applicare in modo efficace e rafforzato le politiche e le misure volte a limitare la quota di rifiuti urbani smaltiti in discarica al 10 % o meno entro il 2035, come stabilito nella direttiva 1999/31/CE. Inoltre, il monitoraggio e la comunicazione, nonché la verifica e l'accreditamento delle emissioni derivanti dallo smaltimento in discarica dei rifiuti urbani dovrebbero essere sviluppati in futuro per monitorare l'evoluzione delle emissioni di metano a seguito della piena estensione dell'EU ETS alle emissioni derivanti dall'incenerimento dei rifiuti urbani.

L'incertezza nella quantificazione delle emissioni provenienti dalle discariche rimane elevata. È pertanto opportuno istituire innanzitutto quadri di monitoraggio e comunicazione armonizzati per raccogliere dati standardizzati, solidi e verificati sulle emissioni, al fine di garantire un elevato grado di integrità del sistema. Lo sviluppo di disposizioni accurate in materia di monitoraggio e comunicazione è subordinato allo sviluppo, in primo luogo, delle future migliori tecniche disponibili per le discariche al fine di garantire l'integrità ambientale, la coerenza normativa e l'uso di strumenti di monitoraggio avanzati, compresi metodi di misurazione e modellizzazione, e, in secondo luogo, di uno o più registri completi delle discariche per evitare l'elusione e garantirne l'efficacia. A tal fine, la Commissione dovrebbe comunicare entro il 31 luglio 2029 se tali condizioni abilitanti sono state soddisfatte affinché il sistema MRV sia sviluppato entro il 2031 al momento di inizio dell'introduzione graduale dell'incenerimento dei rifiuti urbani. Nel caso in cui una di queste condizioni non sia stata soddisfatta, l'estensione dell'EU ETS all'MRV per le discariche dovrebbe essere rinviata dal 2031 al 2034, al momento della piena integrazione dell'incenerimento dei rifiuti urbani, per concedere più tempo per la soddisfazione di tali condizioni. La Commissione dovrebbe riesaminare la direttiva 2003/87/CE entro il 31 dicembre 2034 alla luce di tali sviluppi e di eventuali conseguenze indesiderate.

(79) Il carbonio può essere catturato ai fini dello stoccaggio e dell'utilizzo in impianti con emissioni derivanti da una combinazione di fonti fossili e fonti con fattore di emissione pari a zero, come la combustione di biomassa sostenibile, che ha un fattore di emissione pari a zero nell'ambito dell'EU ETS. Poiché il CO_2 proveniente da fonti con fattore di emissione pari a zero e quello proveniente da fonti fossili sono trattati in modo diverso ai fini della determinazione degli obblighi di conformità previsti dall'EU ETS, della generazione di assorbimenti o della produzione di combustibili sintetici, è necessario stabilire norme dettagliate riguardanti l'ordine in cui i diversi tipi di CO_2 sono considerati catturati e le modalità di contabilizzazione delle loro emissioni lungo la catena di cattura, trasporto, utilizzo o stoccaggio del carbonio.

(80) Al fine di garantire il corretto funzionamento e la corretta gestione del sistema EU ETS, è opportuno assegnare alla Commissione fino a 5 milioni di quote dal quantitativo di quote a livello dell'Unione. In linea con l'aumento del numero di utilizzatori e con l'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS, il crescente valore delle quote detenute nel registro dell'Unione e le maggiori sfide in materia di sicurezza, tali proventi dovrebbero essere utilizzati in particolare per garantire il corretto funzionamento, la gestione e la sicurezza del registro dell'Unione. In linea con l'estensione dell'ambito dell'EU ETS e con le modifiche introdotte dalla presente direttiva, è opportuno garantire che tali proventi possano essere utilizzati per altri aspetti volti a garantire il corretto funzionamento e la corretta gestione del sistema EU ETS, anche per quanto riguarda l'attuazione delle norme di condizionalità degli investimenti per l'assegnazione gratuita e il funzionamento del meccanismo per l'acquisto di crediti internazionali di alta qualità e di elevata integrità. Le condizioni, le modalità e le procedure relative all'utilizzo di tali proventi dovrebbero essere specificate dalla Commissione tramite atti delegati.

(81) Per coerenza con il trattamento delle emissioni da 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 del Parlamento europeo e del

Consiglio[30] e di altre emissioni con fattore di emissione pari a zero nell'ambito dell'EU ETS, anche il biossido di carbonio catturato dall'atmosfera o da fonti con fattore di emissione pari a zero dovrebbe avere un fattore di emissione pari a zero se rilasciato in un'attività nell'EU ETS. Per coerenza con il trattamento delle emissioni da 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 del Parlamento europeo e del Consiglio[31] e di altre emissioni con fattore di emissione pari a zero nell'ambito dell'EU ETS, anche il biossido di carbonio catturato dall'atmosfera o da fonti con fattore di emissione pari a zero dovrebbe avere un fattore di emissione pari a zero se rilasciato in un'attività nell'EU ETS. In via eccezionale, lo stesso CO_2 dovrebbe essere soggetto a un obbligo di restituzione quando fuoriesce, anche sotto forma di emissioni convogliate o altro tipo di rilascio, da un sito di stoccaggio geologico permanente, in quanto avrà ricevuto un premio come emissione negativa a norma del regolamento (UE) 2024/3012, che si basa sull'EU ETS per la responsabilità in caso di inversione.

(82) A norma dell'articolo 28 ter, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE, la Commissione ha valutato l'integrità ambientale della misura mondiale basata sul mercato dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). Dalla relazione è emerso che CORSIA non è stato rafforzato e che gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, della direttiva ETS rappresentano meno del 70 % delle emissioni del trasporto aereo internazionale. Pertanto, a norma dell'articolo 28 ter, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE, l'ambito di applicazione dell'EU ETS dovrebbe essere esteso in modo non discriminatorio a tutti i voli in partenza da un aeroporto situato nel SEE e che atterrano in aerodromi di paesi terzi, a non più di 5 000 chilometri dal più grande aerodromo nel centro geografico dell'Unione. Tutte le compagnie aeree su queste rotte dovrebbero essere trattate allo stesso modo. Inoltre, il sostegno previsto dall'EU ETS per i carburanti alternativi e per le azioni relative alle scie di condensazione dovrebbe essere disponibile per tutte le compagnie aeree su tali rotte. Tale ambito di applicazione corrisponde a circa la metà della distanza massima dei voli dal centro dell'Europa, tenendo conto dell'analisi che indica che tali rotte sono maggiormente esposte a potenziali rilocalizzazioni dall'hub aeroportuale. Tale copertura dovrebbe applicarsi a partire dal 2029 anziché dal 2027, per un periodo di quattro anni e in funzione del riesame del 2032.

(83) La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere modificata in modo che il regime CORSIA dell'ICAO sia applicato nel diritto dell'UE dal 2026 al 2035 e per garantire che il trasporto aereo nel suo complesso contribuisca equamente ad affrontare i cambiamenti climatici in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale al di fuori dell'Europa dovevano essere limitate a partire dal gennaio 2021 da un'azione mondiale basata sul mercato e il Parlamento europeo e il Consiglio hanno stabilito le condizioni per valutare se tale sistema fosse sufficiente per affrontare i cambiamenti climatici o dovesse essere integrato. Nel 2032, quando saranno evidenti i risultati del funzionamento di CORSIA in termini di compensazione, dovrebbe essere effettuato un riesame per valutare l'attuazione di

[30] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

[31] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

CORSIA da parte dei principali paesi del settore del trasporto aereo per i quali è obbligatorio conformemente alle norme di CORSIA stabilite dall'ICAO. Nel caso in cui CORSIA si dimostri ambizioso, efficiente e di successo, l'ambito di applicazione dell'efficace fissazione del prezzo del carbonio nell'ambito dell'EU ETS dovrebbe essere limitato ai voli all'interno del SEE e in partenza verso il Regno Unito, la Svizzera, da e verso Gibilterra e altri paesi che traggono vantaggio dall'ETS come servizio.

(84) Al fine di limitare un ulteriore rigore legato all'estensione geografica dell'ambito di applicazione dell'EU ETS per quanto riguarda le attività di trasporto aereo e tenendo conto del fatto che le emissioni derivanti dalle attività di trasporto aereo sono state su una traiettoria crescente, è opportuno aumentare il totale delle quote disponibili per le attività di trasporto aereo in proporzione alle emissioni recentemente incluse nell'ambito di applicazione, tenendo conto delle ultime informazioni disponibili sulle emissioni, e riservare da tali quote un sostegno supplementare per ridurre l'impatto climatico del trasporto aereo attraverso carburanti sostenibili per l'aviazione, l'elettrificazione e riduzioni efficaci sotto il profilo dei costi derivanti dalle scie di condensazione. Il totale delle quote disponibili per le attività di trasporto aereo dovrebbe tuttavia essere ridotto di un quantitativo pari alle emissioni che gli operatori aerei detraggono dall'obbligo di restituzione per tenere conto dei costi sostenuti per la compensazione nell'ambito di CORSIA, in quanto tali emissioni non sono più coperte dall'EU ETS.

(85) L'abbassamento della soglia applicabile all'esclusione degli operatori aerei di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE comporta l'ulteriore inclusione di un certo numero di operatori aerei più piccoli. Per tenere conto della limitata capacità amministrativa di tali piccoli operatori aerei, è opportuno aumentare la soglia per consentire l'uso di strumenti di comunicazione semplificati. Lo strumento di comunicazione fornito da Eurocontrol ha raggiunto un elevato livello di precisione nel corso dei diversi anni di applicazione e di costante miglioramento dalla sua introduzione ed è pertanto in grado di fornire valori di emissione per tutti gli operatori aerei interessati.

(86) L'ambito di applicazione e la definizione dell'attività "Produzione di idrogeno (H2) e gas di sintesi con una capacità di produzione superiore a 5 tonnellate al giorno" di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere modificati per risolvere questioni di attuazione ricorrenti e chiarire che l'attività di produzione di idrogeno, anche quando prodotta esclusivamente come sottoprodotto, è inclusa ogniqualvolta sia superata la soglia di una capacità di produzione superiore a 5 tonnellate al giorno.

(87) Le emissioni prodotte dai voli di operatori aerei che utilizzano aeromobili d'affari sono in gran parte esentate dall'EU ETS perché in genere questi operatori effettuano meno voli o producono meno emissioni rispetto alle soglie di esclusione di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Gli operatori aerei le cui emissioni annue sui voli internazionali sono inferiori a 10 000 tonnellate di CO_2 non sono soggetti al regime CORSIA dell'ICAO e dovrebbero pertanto contribuire attraverso il sistema EU ETS. Al fine di garantire che tutti gli operatori aerei contribuiscano all'azione per il clima, è pertanto opportuno che il numero di voli non sia più un criterio per l'esenzione dall'EU ETS e che la soglia di emissione sia ridotta e semplificata prevedendo un'unica soglia per tutti i tipi di operatori aerei. Tuttavia, al fine di garantire che l'onere amministrativo supplementare per le autorità competenti rimanga ragionevole, è opportuno esentare gli operatori aerei con un livello molto basso di emissioni soggette

all'obbligo di restituzione previsto dall'EU ETS, tenendo conto anche dei limitati benefici ambientali cumulativi che la loro inclusione comporterebbe.

(88) L'analisi effettuata nel contesto del riesame della riserva a opera della Commissione indica che, nel caso di un mercato in contrazione, uno svincolo più graduale delle quote dalla riserva mitigherà il rischio di impennate dei prezzi allorché il numero delle quote in circolazione è prossimo alla soglia inferiore. È opportuno introdurre un parametro per il cuscinetto inferiore a partire dal 2028 affinché lo svincolo delle quote sia proporzionato quando il numero totale di quote in circolazione si attesta tra 400 milioni e 300 milioni.

(89) Per tenere conto della traiettoria discendente delle emissioni e garantire la resilienza della riserva agli shock esterni nel corso del tempo, i parametri di riferimento della riserva stabilizzatrice del mercato dovrebbero essere aggiornati in modo che il numero di quote immesse e di quote svincolate sia proporzionato all'evoluzione del mercato. A tal fine, la soglia superiore, la soglia inferiore, i corrispondenti cuscinetti e la quantità svincolata dovrebbero essere adeguati ogni anno e ridotti del 4 % perché restino in linea con la contrazione del mercato.

(90) L'analisi effettuata nel contesto del riesame della riserva a opera della Commissione e gli sviluppi attesi rilevanti per il mercato del carbonio suggeriscono che il tasso di immissione del 24 % abbia assolto allo scopo e, vista l'evoluzione recente e futura del mercato, debba tornare al 12 %. A tal fine è opportuno adeguare di conseguenza la soglia del cuscinetto superiore.

(91) Il calcolo del numero totale di quote in circolazione tiene conto solo dei dati relativi agli impianti fissi fino al 31 dicembre 2023. Per tenere conto della domanda storica di quote da parte del trasporto aereo nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2012 e il 31 dicembre 2023, il calcolo annuale del totale delle quote dovrebbe essere adeguato per riflettere la domanda cumulativa del settore del trasporto aereo in tale periodo.

(92) Poiché gli obiettivi della presente direttiva – vale a dire promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in modo efficace in termini di costi ed economicamente efficiente, e in misura commisurata all'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra per tutti i settori dell'economia all'orizzonte 2040 mediante l'ampliamento e la modifica del meccanismo dell'Unione basato sul mercato – non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro portata e dei loro 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.

(93) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di applicazione degli articoli da 4 a 7 della direttiva 2003/87/CE concernenti il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra da parte delle autorità competenti e dell'articolo 10 bis, paragrafi da 3 ter a 3 quinquies, della direttiva 2003/87/CE sugli investimenti nella decarbonizzazione nell'ambito delle norme di condizionalità dell'UE per l'assegnazione gratuita per quanto riguarda il formato e il contenuto dei piani di investimento nella decarbonizzazione nell'UE. È inoltre opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del meccanismo di riserva e assegnazione a norma dell'articolo 3 octies bis bis della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda i porti e i paesi terzi non appartenenti

all'Unione per i quali si dovrebbe applicare una deroga ai requisiti relativi all'origine. Le competenze di esecuzione conferite alla Commissione a norma dell'articolo 14 della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere estese per stabilire l'ordine di contabilizzazione delle emissioni da CO_2 catturata provenienti da una combinazione di fonti con fattore di emissione pari a zero e fonti con fattore di emissione diverso da zero e per la contabilizzazione delle emissioni da combustibili sintetici, al fine di garantire che le emissioni siano contabilizzate e che sia evitato il doppio conteggio. Inoltre, le competenze di esecuzione conferite alla Commissione a norma dell'articolo 3 octies bis, paragrafo 2, dovrebbero essere estese al fine di tenere conto delle modifiche della misura che mira a limitare ulteriormente il rischio di scali elusivi e di rilocalizzazione delle attività di trasbordo di container. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

(94) Al fine di adottare atti non legislativi di portata generale che integrino o modifichino determinati elementi non essenziali di un atto legislativo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda l'integrazione delle norme relative alla condizionalità "Investire nella decarbonizzazione nell'UE" applicabile all'assegnazione gratuita di cui all'articolo 10 bis, paragrafi da 3 ter a 3 quinquies, della direttiva 2003/87/CE, in particolare per quanto concerne le condizioni dettagliate per la costituzione di un raggruppamento, le norme sul raggruppamento ai sensi dell'articolo 10 bis, paragrafo 3 quinquies, e la ripartizione della responsabilità tra i gestori in tale caso, le condizioni dettagliate per le deroghe previste all'articolo 10 bis, paragrafo 3 quater, quinto e sesto comma, il calendario dettagliato per la presentazione dei piani di investimento nella decarbonizzazione nell'UE, la qualificazione degli investimenti come investimenti nella decarbonizzazione, la qualificazione delle riduzioni delle emissioni come significative e la determinazione del valore economico del quantitativo di quote assegnate a titolo gratuito. Inoltre, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE riguardo all'integrazione dell'articolo 9 quater della direttiva 2003/87/CE sulle modalità di acquisto degli assorbimenti di carbonio e di vendita all'asta delle quote corrispondenti, nonché riguardo all'integrazione degli articoli 10 quater ter, 10 quater quater, 10 quater quinquies e 10 quater sexies della direttiva 2003/87/CE sul funzionamento del Fondo per l'innovazione e della Banca per la decarbonizzazione industriale. Inoltre, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE riguardo all'integrazione dell'articolo 19 della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda le condizioni, le modalità e le procedure in base alle quali l'amministratore centrale utilizza i proventi della vendita all'asta delle quote per coprire le spese connesse al funzionamento e alla gestione dell'EU ETS. È inoltre opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare tali atti al fine di integrare l'articolo 12, paragrafo 3 ter, per quanto riguarda i requisiti per considerare che i gas a effetto serra siano legati chimicamente in modo permanente o siano legati chimicamente e per determinare misure volte ad affrontare il rischio di lacune. È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE al fine di integrare l'articolo 3 octies bis bis della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda le norme dettagliate necessarie per l'applicazione della riserva e dell'assegnazione di quote per l'uso di combustibili sostenibili per uso marittimo e di tecnologie di propulsione a zero emissioni, nonché l'articolo 3 octies bis ter. È inoltre opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per integrare l'articolo 25 ter della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda le norme sul

funzionamento dell'ETS come servizio e per modificare l'articolo 3 octies bis, paragrafo 1) di tale direttiva per quanto riguarda la copertura del resto delle emissioni rilasciate durante una tratta tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione di un paese terzo al quale è fornito l'ETS come servizio. 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[32]. 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.

(95) Le disposizioni riguardanti la modifica dell'articolo 3, lettera h), e l'introduzione dell'articolo 6, paragrafo 4, e dell'articolo 10 bis, paragrafo 3 septies, della direttiva 2003/87/CE dovrebbero applicarsi a decorrere dal 1º gennaio 2028 per chiarire il prima possibile le norme in materia di autorizzazione e le correzioni in caso di assegnazione in eccesso di quote a titolo gratuito. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero recepire le disposizioni relative a tali articoli entro il 31 dicembre 2027. Il termine per il recepimento delle altre disposizioni della presente direttiva dovrebbe essere il 31 dicembre 2028, così da concedere tempo sufficiente per un'attuazione corretta. Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi[33], gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.

(96) Per garantire chiarezza già nel periodo in corso, gli Stati membri dovrebbero recepire le disposizioni che chiariscono le norme esistenti in linea con la loro attuazione e la loro prassi entro il 1º gennaio 2028. Si tratta delle disposizioni che chiariscono e allineano le norme alla prassi per quanto riguarda la definizione di nuovo entrante di cui all'articolo 3, lettera h); l'articolo 6, paragrafo 4, che chiarisce come trattare gli impianti ai quali è concessa per la prima volta, revocata e in seguito concessa nuovamente un'autorizzazione a emettere gas a effetto serra durante lo stesso periodo quinquennale di assegnazione gratuita e dopo la presentazione dell'elenco di cui all'articolo 11, paragrafo 1, per tale periodo; e l'articolo 10 bis, paragrafo 4 quinquies, della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la restituzione delle quote in eccesso.

(97) Per garantire che i fondi corrispondenti siano prontamente disponibili, le disposizioni che modificano l'articolo 10 bis, paragrafi 5 ter e 7, e inseriscono un nuovo paragrafo 1 bis nell'articolo 19 dovrebbero iniziare ad applicarsi il 30 settembre 2027. Tali disposizioni riguardano, rispettivamente, l'uso di eventuali quote restanti del quantitativo aggiuntivo pari a un massimo del 3 % del totale di quote di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5 bis, le quote che dovrebbero essere accantonate per i nuovi entranti e la possibilità per la Commissione di utilizzare quote del quantitativo di quote a livello dell'Unione per coprire le spese connesse al funzionamento e alla gestione dell'EU ETS. Per garantire un adeguamento tempestivo, dovrebbe applicarsi a

---

32 GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

33 Dichiarazione politica comune, del 28 settembre 2011, degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi (2011/C 369/02).

decorrere dal 30 settembre 2027 anche la disposizione che modifica l'articolo 10 bis, paragrafo 1 bis, della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il fattore CBAM.

(98) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio[34],

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

1) all'articolo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

"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 dei due periodi quinquennali successivi 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, solo fino al termine del periodo quinquennale successivo alla modifica dei suoi processi di produzione oppure fino al termine dei due periodi quinquennali successivi alla 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) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) "impianto", una delle due cose seguenti:

i) un'unità tecnica permanente in cui sono svolte una o più attività elencate nell'allegato I e altre attività direttamente associate che hanno un collegamento tecnico con le attività svolte e che potrebbero incidere sulle emissioni e sull'inquinamento;

ii) un'infrastruttura di trasporto di CO_2 quale definita all'articolo 3, punto 29), del regolamento (UE) 2024/1735 del Parlamento europeo e del Consiglio* che esercita l'attività di trasporto del biossido di carbonio elencata nell'allegato I;

---

* Regolamento (UE) 2024/1735 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e che modifica il

---

[34] Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, relativa alla costituzione 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1814/oj).

regolamento (UE) 2018/1724 (GU L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj).";

b) la lettera h) è sostituita dalla seguente:

"h) nuovo entrante", l'impianto che esercita una o più delle attività elencate nell'allegato I o un'attività inclusa nell'EU ETS conformemente all'articolo 24, che ha ottenuto un'autorizzazione a emettere gas a effetto serra per la prima volta nel periodo che inizia da tre mesi prima della data di trasmissione dell'elenco di cui all'articolo 11, paragrafo 1, e termina il 31 dicembre dell'ultimo anno del corrispondente periodo quinquennale di assegnazione gratuita di cui all'articolo 11, paragrafo 1;";

c) la lettera o) è sostituita dalla seguente:

"o) "operatore aereo", la persona che opera un aeromobile nel momento in cui è esercitata una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I o, nel caso in cui tale persona non possa essere identificata, il soggetto cui sono addebitate le tariffe dei servizi di navigazione aerea a norma dell'articolo 32 del regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio*, o in ultima istanza il proprietario dell'aeromobile;

---

* Regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativo all'attuazione del cielo unico europeo (GU L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).";

d) la lettera p) è soppressa;

e) la lettera z) è sostituita dalla seguente:

"z) "porto di scalo", una delle due cose seguenti:

i) per le navi che trasportano merci o passeggeri a fini commerciali, il porto dove la nave si ferma per caricare o scaricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri; sono escluse: le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, sostituire l'equipaggio della nave, entrare in bacino di carenaggio o effettuare riparazioni della nave, delle sue attrezzature o di entrambe le cose, 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 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;

ii) per le navi che effettuano o prestano sostegno in operazioni offshore in collegamento con un cantiere offshore, il porto dove la nave si ferma per caricare o scaricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri, oppure il cantiere offshore dove la nave effettua o presta sostegno nelle operazioni offshore; sono esclusi: le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, il cambio di equipaggio della nave, 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;";

f) alla lettera ag), le parole "ai fini del capo IV bis della presente direttiva," sono soppresse;

g) sono aggiunte le lettere seguenti:

"aj) "rifiuto pericoloso", il rifiuto pericoloso quale definito all'articolo 3, punto 2), della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*;

ak) "rifiuti urbani", i rifiuti urbani quali definiti all'articolo 3, punto 2 bis), della direttiva 2008/98/CE;

al) "combustibili sintetici", i combustibili rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001 e i combustibili a basse emissioni di carbonio quali definiti all'articolo 2, punto 13), della direttiva (UE) 2024/1788 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

am) "operazioni offshore", attività connesse all'esplorazione, alla valutazione o allo sfruttamento di risorse naturali del fondo marino e del sottosuolo, oppure attività connesse agli impianti offshore o alle infrastrutture offshore, a esclusione delle attività di trasporto marittimo di petrolio e gas;

an) "cantiere offshore", l'area geografica oggetto di un'autorizzazione allo svolgimento di operazioni offshore rilasciata dall'autorità competente;

ao) "volo d'affari", il volo effettuato con un aeromobile d'affari che figura nell'elenco adottato dalla Commissione in applicazione dell'articolo 3 quater, paragrafo 6.";

---

* 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

* Direttiva (UE) 2024/1788 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, relativa a norme comuni per i mercati interni del gas rinnovabile, del gas naturale e dell'idrogeno, che modifica la direttiva (UE) 2023/1791 e che abroga la direttiva 2009/73/CE (rifusione) (GU L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj).";

3) l'articolo 3 quater è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Per il periodo dal 1º gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, un massimo di 20 milioni di quote del quantitativo totale di cui al paragrafo 5 è riservato agli operatori aerei, su base trasparente, equa e non discriminatoria, per l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e altri carburanti per l'aviazione non derivati da combustibili fossili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio*, e per l'uso di energia elettrica, per i voli subsonici per i quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della presente direttiva e per i quali tale obbligo non si considera ottemperato a norma dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, della presente direttiva. Per i voli d'affari, il quantitativo riservato è disponibile solo per l'uso di energia elettrica.

Se il carburante ammissibile per l'aviazione non può essere fisicamente attribuito a un volo specifico, le quote riservate ai sensi del presente comma sono disponibili per i carburanti ammissibili per l'aviazione caricati nel SEE in proporzione alle emissioni prodotte dai voli dell'operatore aereo, eccetto i voli d'affari, per le quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della presente direttiva e per le quali tale obbligo non si considera ottemperato a norma dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, della presente direttiva. Per definire il volume dei combustibili cui si applica un fattore di emissione pari a zero vale lo stesso principio.

Le quote riservate ai sensi del primo comma del presente paragrafo sono assegnate dagli Stati membri per coprire una parte o la totalità del differenziale di prezzo tra l'utilizzo di cherosene fossile e l'utilizzo dei carburanti ammissibili per l'aviazione pertinenti, tenendo conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili. Nel calcolare tale differenziale di prezzo, la Commissione tiene conto della relazione tecnica pubblicata dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2023/2405. Gli Stati membri garantiscono la visibilità del finanziamento a titolo del presente paragrafo in modo conforme ai requisiti di cui all'articolo 30 quaterdecies, paragrafo 1, lettere a) e b), della presente direttiva.

Le quote assegnate a norma del presente paragrafo coprono:

(a) il 50 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di cherosene fossile e di biocarburanti avanzati, quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio**, il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV della presente direttiva o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

(b) il 60 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di cherosene fossile e l'utilizzo di idrogeno da fonti rinnovabili di energia e di combustibili rinnovabili di origine non biologica drop-in conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel trasporto aereo, il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV della presente direttiva o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

(c) il 100 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di cherosene fossile e di qualsiasi carburante ammissibile per l'aviazione non derivato da combustibili fossili di cui al primo comma del presente paragrafo, negli aeroporti situati in isole di dimensioni inferiori a 10 000 km^2 e prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma e negli aeroporti situati in una regione ultraperiferica dove la consegna fisica del carburante ammissibile per l'aviazione è avvenuta al di fuori di un sistema di bilancio di massa;

(d) fino al 31 dicembre 2029, in casi diversi da quelli di cui alle lettere a), b) e c), il 30 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di cherosene fossile e di qualsiasi carburante ammissibile per l'aviazione non derivato da combustibili fossili di cui al primo comma del presente paragrafo;

(e) dal 1º gennaio 2027, lo stesso numero di quote per megajoule (MJ) di energia elettrica consumata cui gli operatori aerei hanno diritto in applicazione della lettera b) per l'uso di combustibili rinnovabili di origine non biologica, nel caso degli aeromobili elettrici o ibridi che effettuano voli per i quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3.

I combustibili sono ammissibili al sostegno di cui al presente paragrafo solo se sono prodotti nel SEE, in un paese terzo con un sistema per lo scambio di quote di emissioni collegato all'EU ETS o in un paese terzo cui l'Unione fornisce sostegno a norma dell'articolo 25 ter. I combustibili di cui al terzo comma, lettere a), b) e d), sono ammissibili a un aumento della copertura di 10 punti percentuali se sono prodotti utilizzando materie prime provenienti dall'Unione, da un paese terzo con un sistema per lo scambio di quote di emissioni collegato all'EU ETS o da un paese terzo cui l'Unione fornisce sostegno a norma dell'articolo 25 ter.

L'assegnazione di quote ai sensi del presente paragrafo può tenere conto dell'eventuale sostegno nell'ambito di altri regimi a livello nazionale, unionale o internazionale.

Su base annua, gli operatori aerei possono chiedere un'assegnazione di quote in base alla quantità di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione di cui al presente paragrafo usata sui voli subsonici, eccetto i voli d'affari, per i quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, tra il 1º gennaio 2024 e il 31 dicembre 2040, esclusi i voli per i quali tale obbligo si considera ottemperato a norma dell'articolo 28 bis, paragrafo 1. Su base annua, gli operatori aerei possono chiedere un'assegnazione di quote nel caso degli aeromobili elettrici o ibridi che usano energia elettrica o idrogeno per effettuare voli per i quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, fino al 31 dicembre 2035.

Se un operatore aereo dimostra in modo soddisfacente per la Commissione di aver sottoscritto un contratto vincolante a lungo termine per la fornitura dei combustibili di cui al terzo comma, lettere a), b) ed e), che vincola sia il fornitore di combustibile che l'operatore aereo ed è valido per almeno tre anni, a tale operatore aereo sono riservate quote che coprono la differenza di prezzo per ogni anno di durata del contratto, fino a un massimo di cinque anni. L'assegnazione annuale delle quote per l'uso dei combustibili ammissibili forniti nell'ambito di tali contratti avviene con le stesse modalità di cui ai commi dal secondo al quarto. Le quote riservate a norma del presente punto non possono superare i 10 milioni.

Se per un dato anno la domanda di quote in applicazione del presente paragrafo è superiore alla disponibilità di quote, il quantitativo di quote è ridotto in modo uniforme per tutti gli operatori aerei interessati dall'assegnazione per l'anno in questione.

Riduzioni significative degli impatti climatici delle scie di condensazione, nell'ordine di milioni di tonnellate di CO_2eq, possono essere incentivate usando non più di 420 000 quote l'anno. Fino a 3 milioni di quote del quantitativo riservato in applicazione del primo comma, disponibili fino al 31 dicembre 2033, sono destinati alla riduzione degli impatti climatici delle scie di condensazione in maniera efficace sotto il profilo dei costi. Su richiesta di un

operatore aereo che abbia integrato nei propri strumenti di pianificazione di volo modelli predittivi delle scie di condensazione, gli Stati membri gli assegnano quote pari allo 0,1 % delle sue emissioni verificate. Per poter beneficiare di tale assegnazione gli operatori aerei mettono le previsioni delle scie di condensazione a disposizione del proprio centro di controllo delle operazioni o organismo equivalente, che è incaricato di valutarne la validità operativa e, se possibile, di integrarle al momento della registrazione dei voli corrispondenti. Un quantitativo aggiuntivo pari allo 0,02 % delle emissioni verificate è assegnato agli operatori aerei di cui alla prima frase del presente comma per i voli per i quali l'operatore aereo usa le traiettorie di volo e il flusso di carburante come dati misurati in volo per l'anno in questione al fine di comunicare gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO_2 a norma dell'articolo 14, paragrafo 5. I modelli predittivi delle scie di condensazione degli operatori aerei di cui alla prima frase del presente comma si avvalgono dello stesso modello numerico comune di riferimento per le previsioni meteorologiche e degli stessi dati meteorologici utilizzati negli strumenti di monitoraggio, comunicazione e verifica forniti dalla Commissione di cui all'articolo 14, paragrafo 5.

La Commissione pubblica annualmente nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* informazioni dettagliate sulla differenza media di costo relativa all'anno precedente tra il cherosene fossile, tenendo conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili, e i carburanti ammissibili per l'aviazione pertinenti.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva definendo norme dettagliate per il calcolo annuale della differenza di costo di cui al sesto comma del presente paragrafo e per l'assegnazione di quote per l'uso dei carburanti di cui al primo comma del presente paragrafo, secondo quanto comunicato a norma dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, nonché stabilendo le modalità per tenere conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili. Tali atti delegati possono anche stabilire ulteriori norme e procedure per convalidare i modelli predittivi delle scie di condensazione e includerli negli strumenti di pianificazione di volo.

La Commissione adotta atti di esecuzione che elencano gli aeromobili d'affari i cui voli sono da considerare voli d'affari. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

Entro il 1º luglio 2032 la Commissione valuta l'applicazione del presente paragrafo e presenta i risultati al Parlamento europeo e al Consiglio sotto forma di relazione. La relazione può, se del caso, essere accompagnata da una proposta legislativa volta a rivedere il quantitativo riservato a norma del presente paragrafo fino al 31 dicembre 2040, tenendo conto delle variazioni della copertura geografica dei voli soggetti all'obbligo di restituzione stabilito all'articolo 12, paragrafo 3, per continuare a incentivare l'uso dei carburanti di cui al primo comma del presente paragrafo, in particolare l'uso di combustibili rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel trasporto aereo, il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva.

A decorrere dal 1º gennaio 2028 la Commissione valuta l'applicazione del presente paragrafo nella relazione annua che è tenuta a presentare a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

---

* Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

** 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).";

b) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. In deroga all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 3, e all'articolo 16, gli Stati membri considerano soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e non adottano alcuna misura nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2035 dai voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro, compreso un altro aerodromo situato nella stessa regione ultraperiferica o in un'altra regione ultraperiferica dello stesso Stato membro.";

4) l'articolo 3 octies bis è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Per quanto concerne le navi che trasportano merci o passeggeri a fini commerciali, 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.

Per quanto riguarda le navi che effettuano o prestano sostegno in operazioni offshore in collegamento con un cantiere offshore, l'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione si applicano a:

i) metà delle emissioni rilasciate dalla nave durante le tratte tra 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 finalizzate a effettuare o prestare sostegno in operazioni offshore connesse a un cantiere offshore situato nelle acque territoriali, nella ZEE, sulla piattaforma continentale o nelle acque della piattaforma continentale di uno Stato membro;

ii) tutte le emissioni rilasciate dalla nave durante le tratte finalizzate a effettuare o prestare sostegno in operazioni offshore in collegamento con un cantiere offshore situato nelle acque territoriali, nella ZEE, sulla piattaforma continentale o nelle acque della piattaforma continentale di uno Stato membro, 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;

iii) tutte le emissioni della nave all'interno di un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, se strettamente connesse all'esecuzione o al sostegno di operazioni offshore in collegamento con un cantiere offshore situato nelle acque territoriali, nella ZEE, sulla piattaforma continentale o nelle acque della piattaforma continentale di uno Stato membro.

Tuttavia l'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione non si applicano alle emissioni rilasciate durante le tratte finalizzate all'esecuzione o al sostegno di operazioni offshore in collegamento con un cantiere offshore situato al di fuori delle acque territoriali, della ZEE, della piattaforma continentale o delle acque della piattaforma continentale di uno Stato membro, né alle emissioni rilasciate all'interno di un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro se tali emissioni sono strettamente correlate all'esecuzione o al sostegno di operazioni offshore in collegamento con un cantiere offshore situato al di fuori delle acque territoriali, della ZEE, della piattaforma continentale o delle acque della piattaforma continentale di uno Stato membro.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. La Commissione stabilisce mediante atti di esecuzione un elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi e, se necessario, lo aggiorna entro il 31 dicembre di ogni anno.

Tali atti di esecuzione elencano un porto come porto di trasbordo di container limitrofo se è situato al di fuori dell'Unione ma a meno di 150 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, se il pescaggio e la lunghezza degli ormeggi in tale porto superano rispettivamente 11 metri e 250 metri e se sono disponibili gru nave-terra adatte alle operazioni di trasbordo di container, o se la quota di trasbordo di container, misurata in unità equivalenti a venti piedi, supera il 50 % del traffico totale di container di tale porto durante l'ultimo periodo di dodici mesi per il quale sono disponibili dati pertinenti e se il porto è 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 quest'ultimo applica effettivamente misure equivalenti alla presente direttiva. Sono compresi i porti in paesi terzi con i quali è stato concluso un accordo di collegamento dei sistemi ETS.

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

c) il paragrafo 3 è così modificato:

i) la data "31 dicembre 2030" è sostituita dalla data "31 dicembre 2038".

ii) la penultima frase è sostituita dalla seguente:

"I proventi della vendita all'asta di tale parte di quote sono utilizzati per gli scopi prioritari di cui all'articolo 10, paragrafo 3, primo comma, lettere a) e d), e per lo scopo di cui all'articolo 10, paragrafo 3, secondo comma, lettera g)."

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

"4. Nel periodo fino al 2040 la Commissione utilizza un massimo di 0,5 milioni di quote del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 per finanziare l'attuazione del sistema in relazione alle attività di trasporto marittimo.

Tali quote sono messe all'asta conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva e i proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.";

5) è inserito il seguente articolo 3 octies bis bis:

"Articolo 3 octies bis bis

Prenotazione e assegnazione di quote per l'utilizzo di combustibili sostenibili per uso marittimo e tecnologie di propulsione a zero emissioni

1. Nonostante l'articolo 10, paragrafo 1, per il periodo dal 1º gennaio [2028/primo anno dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] al 31 dicembre 2040, un massimo di 110 milioni di quote del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 è riservato all'utilizzo di combustibili sostenibili per uso marittimo o all'installazione e all'operazione di tecnologie di propulsione a zero emissioni, compresi i sistemi di propulsione elettrica e assistita dal vento, a condizione che tali combustibili e tecnologie siano utilizzati conformemente alle norme stabilite nel presente articolo.

2. Ai fini del presente articolo, per "combustibili sostenibili per uso marittimo" si intendono:

a) i biogas e i biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punti 28) e 34), rispettivamente, della direttiva (UE) 2018/2001 il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV della presente direttiva o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

b) i combustibili rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001 il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

c) l'idrogeno a basse emissioni di carbonio e i combustibili a basse emissioni di carbonio quali definiti all'articolo 2, punti 11) e 13), rispettivamente, della direttiva (UE) 2024/1788 il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva.

3. Le quote di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono riservate, su base trasparente, equa e non discriminatoria, alle società di navigazione per l'utilizzo di combustibili sostenibili per uso marittimo e di tecnologie di propulsione a zero emissioni sulle tratte per le quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3.

Le quote possono sostenere l'utilizzo di combustibili sostenibili per uso marittimo o di tecnologie di propulsione a zero emissioni da parte di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate nelle tratte dall'ultimo porto di scalo verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

4. Gli Stati membri assegnano le quote riservate a norma del paragrafo 1 del presente articolo per coprire in tutto o in parte:

a) il differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di combustibili sostenibili per uso marittimo e l'utilizzo di combustibili fossili per uso marittimo;

b) i costi sostenuti per installare e operare tecnologie di propulsione a zero emissioni rispetto ai sistemi di propulsione tradizionali, in proporzione all'entità delle riduzioni delle emissioni conseguite attraverso tali tecnologie.

5. La Commissione determina il differenziale di prezzo tra l'utilizzo di combustibili fossili per uso marittimo e di combustibili sostenibili per uso marittimo sulla base di informazioni oggettive e verificabili, compresi, se disponibili, i prezzi effettivi delle operazioni. Qualora non esista un prezzo di mercato rappresentativo per i combustibili sostenibili per uso marittimo, la Commissione stabilisce i prezzi di riferimento sulla base di elementi oggettivi e verificabili. Per i combustibili fossili per uso marittimo, la Commissione stima un prezzo medio ponderato che rifletta l'effettiva combinazione di combustibili fossili per uso marittimo comunicata a norma del regolamento (UE) 2015/757.

I costi sostenuti per installare e operare tecnologie di propulsione a zero emissioni rispetto ai sistemi di propulsione tradizionali sono calcolati dalle società di navigazione sulla base dei costi medi di riduzione delle emissioni determinati dalla Commissione, tenendo conto di informazioni oggettive e verificabili.

6. Nell'assegnare le quote a norma del presente articolo, gli Stati membri si assicurano che siano soddisfatti i seguenti requisiti relativi all'origine:

a) i lotti di combustibili sostenibili per uso marittimo sono prodotti nell'Unione o in un paese terzo con un sistema per lo scambio di quote di emissioni collegato al sistema per lo scambio di quote di emissioni istituito a norma della presente direttiva, o ancora in un paese terzo cui l'Unione fornisce sostegno a norma dell'articolo 25 ter per la fissazione efficace del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra con un massimale assoluto di emissione;

b) le tecnologie di propulsione a zero emissioni sono fabbricate nell'Unione o in un paese terzo con un sistema per lo scambio di quote di emissioni collegato al sistema per lo scambio di quote di emissioni istituito a norma della presente direttiva, o ancora in un paese terzo cui l'Unione fornisce sostegno a norma dell'articolo 25 ter per la fissazione efficace del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra con un massimale assoluto di emissione.

7. In deroga al paragrafo 6, gli Stati membri non applicano i requisiti relativi all'origine ai combustibili sostenibili per uso marittimo utilizzati nelle tratte ammissibili tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di

uno Stato membro individuato nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 8, primo comma.

8. Alla Commissione sono attribuite le competenze per adottare atti di esecuzione che elenchino i porti al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro che sono in linea con i principi guida per il sostegno a favore di progetti portuali in paesi terzi individuati nella strategia portuale dell'UE* e che partecipano a corridoi verdi per il trasporto marittimo insieme ad altri porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Alla Commissione sono altresì conferite le competenze per adottare atti di esecuzione al fine di aggiornare l'elenco, se del caso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

9. Le quote assegnate in relazione all'utilizzo di combustibili sostenibili per uso marittimo e tecnologie di propulsione a zero emissioni coprono:

a) il 55 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di combustibili fossili per uso marittimo, da un lato, e di biogas e biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, punti 28) e 34), della direttiva (UE) 2018/2001, dall'altro, il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV della presente direttiva o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

b) il 90 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di combustibili fossili per uso marittimo e di combustibili rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001 il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV della presente direttiva o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

c) l'80 % del differenziale di prezzo restante tra l'utilizzo di combustibili fossili per uso marittimo e di idrogeno a basse emissioni di carbonio e combustibili a basse emissioni di carbonio, quali definiti rispettivamente all'articolo 2, punti 11) e 13), della direttiva (UE) 2024/1788, il cui fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;

d) il 90 % dei costi supplementari sostenuti per installare e operare tecnologie di propulsione a zero emissioni rispetto ai sistemi di propulsione tradizionali.

Se i combustibili sostenibili per uso marittimo o le tecnologie di propulsione a zero emissioni sono utilizzati in una tratta tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro situato su un'isola per la quale devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, le percentuali di cui al primo comma, lettere da a) a d), sono aumentate di 5 punti percentuali.

Se devono essere assegnate quote in relazione a combustibili sostenibili per uso marittimo prodotti a partire da materie prime originarie dell'Unione o di un paese terzo con un sistema per lo scambio di quote di emissioni collegato al sistema per lo scambio di quote di emissioni istituito a norma della presente direttiva, o ancora di un paese terzo cui l'Unione fornisce sostegno a norma dell'articolo 25 ter per la fissazione efficace del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra con un massimale assoluto di emissione, le percentuali di cui al primo comma, lettere da a) a c), sono aumentate di 10 punti percentuali.

Se devono essere assegnate quote in relazione all'installazione e all'operazione di tecnologie di propulsione a zero emissioni montate sulle navi nei cantieri navali dell'Unione, la percentuale di cui al primo comma, lettera d), è aumentata di 5 punti percentuali.

Se i combustibili sostenibili per uso marittimo sono utilizzati o le tecnologie di propulsione a zero emissioni sono installate o operate in una tratta tra 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, il quantitativo di quote da assegnare a norma del presente articolo è moltiplicato del 50 %, conformemente all'ambito geografico di applicazione sancito all'articolo 3 octies bis della presente direttiva.

10. Su base annua, le società di navigazione possono chiedere un'assegnazione di quote sulla base della quantità di combustibili sostenibili per uso marittimo utilizzati e delle riduzioni delle emissioni conseguite attraverso tecnologie di propulsione a zero emissioni nel corso dell'anno civile precedente.

11. Se per un dato anno la domanda è superiore alla disponibilità, il quantitativo di quote è ridotto in modo uniforme per tutte le società di navigazione interessate dall'assegnazione per l'anno in questione.

12. L'assegnazione di quote ai sensi del presente articolo può tenere conto dell'eventuale sostegno nell'ambito di altri regimi a livello nazionale, unionale o internazionale.

13. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* le informazioni che seguono:

a) su base annua, il differenziale di prezzo medio tra i combustibili fossili per uso marittimo e i combustibili sostenibili per uso marittimo relativo all'anno precedente;

b) ogni tre anni, i costi medi di riduzione delle emissioni derivanti dall'installazione e dall'operazione di tecnologie di propulsione a zero emissioni per il triennio precedente.

14. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva stabilendo norme dettagliate per quanto riguarda:

a) il calcolo dei differenziali di prezzo, compresa la fissazione di prezzi di riferimento qualora non siano disponibili prezzi di mercato rappresentativi;

b) la determinazione di criteri oggettivi applicabili alle tecnologie di propulsione a zero emissioni ammissibili quando contribuiscono alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;

c) la determinazione delle riduzioni delle emissioni derivanti dall'installazione e dall'operazione di tecnologie di propulsione a zero emissioni;

d) le procedure di domanda, assegnazione, monitoraggio, comunicazione e verifica inerenti all'assegnazione di quote a norma del presente articolo;

e) le misure di garanzia per prevenire la sovracompensazione, anche in relazione ai regimi nazionali, unionali o internazionali;

f) l'istituzione di garanzie e procedure per assicurare una distribuzione equa e proporzionata delle quote tra le società di navigazione, tenendo conto della necessità di preservare l'effettiva concorrenza e la possibilità di accesso per le società di navigazione di piccole e medie dimensioni.

15. Gli Stati membri garantiscono la visibilità dei finanziamenti a norma del presente articolo in modo conforme alle prescrizioni dell'articolo 30 quaterdecies, paragrafo 1, lettere a) e b).

16. A decorrere dal 1º gennaio 2032 la Commissione valuta l'applicazione del presente articolo nella relazione annua che è tenuta a presentare a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

---

* Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Strategia portuale dell'UE" (COM(2026) 112 final), allegato 1, sezione B) "Principi guida per il sostegno a favore di progetti portuali in paesi terzi".";

6) dopo l'articolo 3 octies bis bis, è inserito il seguente articolo 3 octies bis ter:

"Articolo 3 octies bis ter

Prenotazione e assegnazione di quote per la decarbonizzazione del settore marittimo in determinati paesi meno sviluppati e piccoli Stati insulari in via di sviluppo

0,9 milioni di quote del quantitativo a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 sono riservati alla decarbonizzazione del settore marittimo nei paesi meno sviluppati e nei piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, esclusi gli Stati il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione. Tali quote sono riservate su base annua fino al 2035.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva stabilendo norme sull'uso delle quote riservate di cui al primo comma e sulla procedura per metterle a disposizione.";

7) l'articolo 3 octies octies è così modificato:

a) al paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) qualsiasi questione relativa alla coerenza tra l'EU ETS e tale misura, compresi i doppi pagamenti.";

b) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"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 i traguardi climatici dell'Unione e l'obiettivo della neutralità climatica fissato dal regolamento (UE) 2021/1119, e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione, al fine di garantire la coerenza tra l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato e l'EU ETS, evitando nel contempo doppi pagamenti e qualsiasi duplicazione significativa degli oneri.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"Entro il 30 settembre 2035 la Commissione valuta l'attuazione dell'articolo 3 octies bis, paragrafo 3, secondo comma, compreso il suo contributo alla decarbonizzazione del trasporto marittimo e i costi amministrativi sostenuti dagli Stati membri interessati, come pure l'opportunità di prorogarne l'applicazione oltre il 31 dicembre 2038 e, se del caso, presenta una proposta legislativa a tal fine.";

d) al paragrafo 5, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Entro il 31 dicembre 2031 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 di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate di cui all'articolo 2, paragrafo 1 quinquies, lettere e) e f), del regolamento (UE) 2015/757.";

e) sono aggiunti i seguenti paragrafi 6 e 7:

"6. Entro il 1º gennaio 2032 la Commissione valuta l'applicazione dell'articolo 3 octies bis bis e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.";

7. Entro il 30 settembre 2033 la Commissione valuta l'attuazione della deroga di cui all'articolo 12, paragrafo 3 -sexies, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, della disponibilità e della diffusione di tecnologie di propulsione a basse e a zero emissioni e di carburanti sostenibili adatti alle navi di classe ghiaccio, dell'impatto della deroga sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo e dell'opportunità di prorogarne l'applicazione oltre il 31 dicembre 2035, e se del caso presenta una proposta legislativa a tal fine.";

8) all'articolo 4, le parole "dell'articolo 27" sono sostituite da "degli articoli 27 e 27 bis";

9) all'articolo 6 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"3. Alla Commissione sono conferite le competenze per adottare atti di esecuzione al fine di stabilire le norme per la concessione, la sospensione e la revoca dell'autorizzazione a emettere gas a effetto serra da parte dell'autorità competente. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

4. Qualora, durante il periodo di cui all'articolo 3, lettera h), l'autorità competente rilasci per la prima volta un'autorizzazione a emettere gas a effetto serra, la revochi e successivamente ne rilasci una nuova, l'impianto è nuovamente soggetto all'EU ETS solo dal successivo periodo quinquennale di assegnazione gratuita di cui all'articolo 11, paragrafo 1, con lo status di impianto esistente o nuovo entrante, a seconda dei casi. Tale impianto rimane al di fuori dell'ambito di applicazione dell'EU ETS per il resto del periodo quinquennale di assegnazione gratuita di cui all'articolo 11, paragrafo 1, durante il quale l'autorizzazione è stata rilasciata per la prima volta e successivamente revocata.";

10) nel titolo del capo III, la parola "fissi" è soppressa;

11) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 6 bis

Autorità competente per l'infrastruttura di trasporto del CO_2

1. L'autorità competente per l'infrastruttura di trasporto del CO_2 è l'autorità competente dello Stato membro in cui è catturato il CO_2 trasportato. Se il CO_2 è catturato al di fuori del SEE, l'autorità competente è l'autorità competente del primo Stato membro di transito del CO_2.

2. Le autorità competenti ai sensi del paragrafo 1 e le autorità competenti degli Stati membri di transito o di ricezione si scambiano tutte le informazioni pertinenti necessarie per approvare i piani di monitoraggio e verificare le relazioni sulle emissioni delle infrastrutture di trasporto del CO_2.";

12) l'articolo 9 è così modificato:

a) il quarto comma è sostituito dal seguente:

A decorrere, rispettivamente, dal 1º gennaio 2026 e dal 1º 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_2 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. Nonostante l'articolo 10, paragrafo 1, le quote risultanti da tale aumento sono messe a disposizione per sostenere l'innovazione a norma dell'articolo 3 octies bis bis a decorrere dal 2030.";

b) all'articolo 9 sono aggiunti i commi seguenti:

"Nel [2031/due anni dopo l'inclusione di ulteriori navi di piccole dimensioni nel sistema MRV], il quantitativo di quote a livello dell'Unione è aumentato per tenere conto della copertura delle emissioni delle categorie di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate di cui all'allegato I, sulla base delle loro emissioni per l'anno più recente per il quale sono disponibili dati. Le quote risultanti da tale aumento contribuiscono al quantitativo di cui all'articolo 3 octies bis bis.

In relazione all'incenerimento dei rifiuti urbani, il quantitativo di quote a livello dell'Unione è aumentato delle quantità seguenti, alla luce delle prescrizioni di introduzione graduale di cui all'articolo 12 bis:

– 10,2 milioni di quote nel 2031;

– 19,5 milioni di quote nel 2032;

– 28,1 milioni di quote nel 2033; e

– 36 milioni di quote nel 2034, soggette successivamente all'applicazione del fattore di riduzione lineare.

Il fattore lineare è pari a 3,7 % dal 2031 al 2035 e a 1,7 % a partire dal 2036.

La Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione entro settembre 2028.";

13) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 9 ter

Finanziamenti per i crediti internazionali

1. Fino a 260 milioni di quote del quantitativo a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 sono messi a disposizione del meccanismo per l'acquisto di un massimo di 260 Mt di crediti internazionali di alta qualità e di elevata integrità, attingendo al bacino di crediti internazionali di cui al regolamento (UE) 2021/1119, al fine di contribuire all'ambizione climatica delle attività di cui all'allegato I dal 2036 al 2040. Tutti gli acquisti sono subordinati al soddisfacimento dei criteri del regolamento (UE) 2021/1119.

2. I proventi delle aste di emissioni a norma del paragrafo 1 costituiscono entrate con destinazione specifica esterne conformemente all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio. La Commissione provvede affinché la vendita all'asta delle quote per il meccanismo sia conforme ai principi e alle modalità di cui all'articolo 10, paragrafo 4, in tempo utile per l'inizio degli acquisti.

3. Entro il 31 gennaio 2033 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta lo sviluppo di un mercato internazionale dei crediti di alta qualità e di elevata integrità, tenendo conto di tutti i criteri di cui al regolamento (UE) 2021/1119, e la possibilità che tali crediti contribuiscano all'ambizione climatica delle attività elencate nell'allegato I, compresi gli aspetti seguenti:

a) i requisiti di integrità ambientale, solidità contabile e verifica che dovrebbero essere soddisfatti affinché i crediti contribuiscano all'ambizione dei suddetti settori, tenendo conto degli sviluppi nel quadro dell'accordo di Parigi e della legislazione dell'UE;

b) lo sviluppo del mercato dei crediti internazionali in termini di domanda e offerta;

c) le potenziali implicazioni di tale uso per il funzionamento e l'integrità dell'EU ETS;

d) le implicazioni specifiche per i settori coperti dall'EU ETS, compreso il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, gli impatti sulla competitività, il rischio di effetti deterrenti in termini di mitigazione e la coerenza con l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia dell'Unione.

4. Subordinatamente alla relazione di cui al paragrafo 3, in deroga all'articolo 9, qualora non siano disponibili i crediti internazionali di alta qualità, di elevata integrità ed efficaci sotto il profilo dei costi di cui al paragrafo 1, il fattore lineare torna al 2,7 % a partire dal 2036.

5. Nel caso in cui non siano assegnate ai fini di cui al paragrafo 1, le quote accantonate a norma di tale paragrafo sono assegnate alla Banca per la decarbonizzazione industriale per progetti di decarbonizzazione industriale conformemente all'articolo 10 quater sexies.

Articolo 9 quater

Assorbimenti permanenti interni di carbonio

1. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 è aumentato di 250 milioni di quote. Tali quote sono messe a disposizione della Commissione per essere vendute all'asta dal 2031 al 2040 al fine di generare proventi per l'acquisto di un quantitativo equivalente di unità di assorbimento permanente interno del carbonio generate da attività BioCCS e DACCS a norma del regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio*. La Commissione acquista tali unità di assorbimento dando priorità a un portafoglio di progetti efficienti in termini di costi e a elevata integrità, con pagamento al momento della consegna delle unità certificate.

2. Nel caso in cui i proventi generati dalle quote di cui al paragrafo 1 non siano sufficienti per acquistare l'intero quantitativo di unità di assorbimento permanente interno del carbonio, altri 10 milioni di quote del quantitativo a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 sono messi a disposizione della Commissione tra il 2031 e il 2040 per essere venduti all'asta al fine di generare proventi per l'acquisto di tali unità di assorbimento.

3. I proventi della vendita all'asta di quote a norma dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo costituiscono entrate con destinazione specifica esterne conformemente all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio**. La vendita all'asta delle quote per l'acquisto delle unità di assorbimento permanente interno del carbonio di cui al paragrafo 1 del presente articolo è effettuata conformemente ai principi e alle modalità di cui all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva. Le quote accantonate a norma dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo

tornano al quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 della presente direttiva nel caso in cui non siano messe all'asta ai fini di cui al paragrafo 1 del presente articolo prima del 2041.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva circa le modalità dettagliate per l'acquisto delle unità di assorbimento permanente interno del carbonio di cui al paragrafo 1, compreso il calendario delle aste di cui ai paragrafi 1 e 2; le forme di sostegno, la procedura e i criteri di selezione, i criteri di ammissibilità e i requisiti tecnologici per i diversi tipi di meccanismi di sostegno e pagamento, ricorrendo ove possibile all'assegnazione su base competitiva e riferendo in modo trasparente sull'esito delle procedure; nonché le norme finanziarie per garantire la corretta esecuzione dell'acquisto. Tali atti delegati garantiscono che qualsiasi vendita all'asta anticipata delle quote di cui ai paragrafi 1 e 2 sia compensata dalla messa all'asta delle quote di cui all'articolo 10, in modo da conseguire l'effetto equivalente a una graduale integrazione degli assorbimenti di carbonio e arrivare a mettere all'asta 48 milioni delle quote di cui ai paragrafi 1 e 2 nel 2040. Tali atti delegati prevedono modalità dettagliate per l'acquisto degli assorbimenti permanenti interni di carbonio dando priorità a un portafoglio di progetti efficienti in termini di costi e a elevata integrità, con pagamento al momento della consegna delle unità certificate, e mirando a limitare l'esposizione di bilancio.

5. La quantità di assorbimenti permanenti interni di carbonio da acquistare è ridotta della quantità di assorbimenti interni di carbonio mediante BioCCS che i gestori, gli operatori aerei e le società di navigazione utilizzano a norma dell'articolo 14, paragrafo 1 bis, e un quantitativo corrispondente di quote è cancellato dai 250 milioni di quote di cui al paragrafo 1.

6. Le unità certificate di assorbimento permanente del carbonio generate da attività BioCCS e DACCS a norma del regolamento (UE) 2024/3012 e acquistate dalla Commissione in conformità del presente articolo sono cancellate e non possono più essere contabilizzate come emissioni negative a norma dell'articolo 14, paragrafo 1 bis, della presente direttiva.

7. Il fattore di riduzione lineare stabilito all'articolo 9 non si applica all'aumento di quote di cui al paragrafo 1.

8. Entro il 31 dicembre 2034 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta i progressi compiuti nell'acquisto di unità di assorbimento permanente interno del carbonio di cui al paragrafo 1, tenendo conto dell'offerta disponibile e del prezzo di tali unità rispetto alla dotazione assegnata. La relazione esamina inoltre il contributo che gli assorbimenti basati sulla natura e le unità di sequestro del carbonio mediante carboniocoltura certificate a norma del regolamento (UE) 2024/3012 potrebbero apportare all'assorbimento permanente del carbonio e valuta la fattibilità di passare gradualmente da un'integrazione gestita dalla Commissione all'integrazione diretta da parte dei gestori, al di là dell'uso proprio, delle unità di assorbimento permanente interno del carbonio nell'EU ETS.

---

* Regolamento (UE) 2024/3012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, che istituisce un quadro di certificazione dell'Unione per gli assorbimenti permanenti di carbonio, la carboniocoltura e lo stoccaggio del carbonio nei prodotti (GU L, 2024/3012, 6.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3012/oj).

** Regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2024, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).";

14) l'articolo 10 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il primo e il secondo comma sono sostituiti dal seguente:

"1. Almeno il 57 % delle quote disponibili del quantitativo a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 che non sono assegnate a norma degli articoli 9, 3 octies bis bis, 3 octies bis ter, 9 quater, 10 quater quater e 19 è messo all'asta dagli Stati membri, fatte salve un'eventuale riduzione a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 5 bis, della presente direttiva, l'integrazione di quote nella riserva stabilizzatrice del mercato istituita dalla decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio* o la cancellazione di quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della presente direttiva. La percentuale di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta aumenta per effetto dell'applicazione del fattore CBAM a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 1 bis, della presente direttiva. Le quote destinate a essere messe all'asta dagli Stati membri sono distribuite conformemente al paragrafo 2 del presente articolo.

_____

* Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, relativa alla costituzione 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).";

b) al paragrafo 2, lettera b), è aggiunta la frase seguente:

"La Spagna, Cipro, Malta e la Slovenia utilizzano le loro quote supplementari per gli scopi prioritari elencati all'articolo 10, paragrafo 3, primo comma.";

c) il paragrafo 3 è sostituito dal 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 che costituiscono risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri usano almeno il 50 % di tali proventi, a eccezione di quelli 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 sostenere la decarbonizzazione dei settori ETS, con uno o più dei seguenti scopi prioritari:

a) integrazione dei meccanismi di sostegno previsti dalla presente direttiva per ridurre gli impatti climatici dei settori ETS;

b) sviluppo delle energie pulite, dello stoccaggio di energia elettrica e delle reti di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica, in particolare intorno ai poli industriali, in vista dell'aumento della domanda di energia elettrica dovuto ai progetti di decarbonizzazione industriale e per tenere fede agli impegni assunti nei piani nazionali per l'energia e il clima in materia di energie rinnovabili, efficienza energetica e interconnessione;

c) finanziamento degli investimenti nella decarbonizzazione industriale e delle misure che la rendono possibile, compresi gli investimenti nell'elettrificazione dell'industria, nelle tecnologie pulite di produzione industriale, nella cattura, nell'uso e nello stoccaggio di CO_2 e nello sviluppo della rete di trasporto del CO_2;

d) misure volte a decarbonizzare il settore del trasporto marittimo, compresi il miglioramento dell'efficienza energetica di navi e porti, tecnologie e infrastrutture innovative, l'elettrificazione e i carburanti alternativi sostenibili, quali l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, e le tecnologie di propulsione a zero emissioni;

e) misure volte a investire in tecnologie innovative per decarbonizzare il trasporto aereo, compresi il sostegno all'elettrificazione e le azioni finalizzate a ridurre gli impatti climatici complessivi del trasporto aereo e ad aumentare la produzione di carburanti a basse e a zero emissioni di carbonio, nonché misure volte a sostenere la decarbonizzazione degli aeroporti;

f) misure volte a sostenere il passaggio modale verso forme decarbonizzate di trasporto;

g) sostegno alle autorità competenti per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti urbani nell'attuazione di misure in linea con i livelli superiori della gerarchia dei rifiuti come definita all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE, segnatamente prevenzione dei rifiuti, preparazione per il riutilizzo, raccolta differenziata, cernita e riciclaggio;

h) misure di circolarità volte a ridurre le emissioni dei settori ETS;

i) sostegno allo sviluppo di mercati guida per i prodotti circolari e a basse emissioni di carbonio, quali fertilizzanti a base biologica, sostanze chimiche a base biologica o acciaio "verde";

j) finanziamento della ricerca e dello sviluppo indispensabili per uno degli scopi enumerati alle lettere da a) ad h).

Fermo restando il primo comma, gli Stati membri possono usare il resto dei proventi di cui determinano l'uso per gli scopi seguenti:

a) metodi di assorbimento permanente del carbonio, ad esempio cattura diretta dall'atmosfera e stoccaggio;

b) misure atte a evitare la deforestazione e sostenere la protezione e il ripristino di torbiere, foreste e altri ecosistemi terrestri o marini, fra cui misure che contribuiscono alla protezione, al ripristino e a una migliore gestione dei suddetti ecosistemi, in particolare delle zone marine protette, e accrescono l'afforestazione e la riforestazione rispettose della biodiversità, anche nei paesi in via di sviluppo che hanno ratificato l'accordo di Parigi;

c) silvicoltura e sequestro nel suolo;

d) investimenti tesi a ridurre le emissioni agricole connesse a un uso più efficiente dei fertilizzanti nell'Unione o a gas a effetto serra diversi dal CO_2 e a sostenere gli utilizzatori finali nell'adozione di fertilizzanti a base biologica, organici e circolari, in linea con il piano d'azione per i concimi;

e) misure intese a ridurre le emissioni degli edifici migliorando l'efficienza energetica, i sistemi di teleriscaldamento e l'isolamento, a sostenere i sistemi di riscaldamento e raffrescamento efficienti e rinnovabili o a sostenere le ristrutturazioni profonde degli edifici, anche per fasi,

conformemente alla direttiva (UE) 2024/1275 del Parlamento europeo e del Consiglio*, a partire dalla ristrutturazione degli edifici con le prestazioni peggiori;

f) fornitura di sostegno finanziario per far fronte agli aspetti sociali legati ai cambiamenti climatici nelle famiglie a basso e medio reddito;

g) copertura delle spese amministrative di gestione dell'EU ETS;

h) adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici;

i) finanziamento di attività a favore del clima in paesi terzi vulnerabili, tra cui l'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici e misure per il trasferimento di tecnologie;

j) promozione della creazione di competenze e del 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 investimenti nel miglioramento del livello delle competenze e nella riqualificazione professionale dei lavoratori potenzialmente interessati dalla transizione, compresi i lavoratori del trasporto marittimo;

k) risposta a eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori oggetto dell'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.

L'uso dei proventi a norma del primo e del secondo comma non prolunga la dipendenza dai combustibili fossili nella produzione di energia ed è coerente con la transizione verso un'economia sicura e sostenibile a basse emissioni di carbonio, con gli obiettivi del quadro strategico dell'Unione in materia di clima e di energia all'orizzonte del 2040 e con l'obiettivo della neutralità climatica sancito dal regolamento (UE) 2021/1119.

Nelle relazioni presentate a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio***, gli Stati membri informano la Commissione in merito all'utilizzo dei proventi e alle azioni intraprese a norma del paragrafo 3 del presente articolo, specificando, se del caso e nel modo opportuno, i proventi utilizzati e le azioni intraprese per attuare i piani nazionali integrati per l'energia e il clima presentati a norma di tale regolamento e i piani territoriali per una transizione giusta elaborati a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio****. Gli Stati membri provvedono all'esborso dei proventi entro il terzo anno dopo l'anno in cui questi sono generati.

Le relazioni sono sufficientemente dettagliate da consentire alla Commissione di valutare la conformità degli Stati membri al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 30 quaterdecies.

_____

* Direttiva (UE) 2024/1275 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sulla prestazione energetica nell'edilizia (rifusione) (GU L, 2024/1275, 8.5.2024).

** 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).

*** 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).

**** 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).";

a) 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, incluso lo svolgimento delle aste, la liquidità e i volumi scambiati, nella quale riassume le informazioni fornite dall'Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati (ESMA) conformemente al paragrafo 6 e le informazioni fornite dagli Stati membri sulle misure finanziarie di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 6. Gli Stati membri trasmettono eventuali informazioni e comunicazioni rilevanti entro il 30 giugno di ogni anno sulla scorta di un questionario o di uno schema adottato dalla Commissione sotto forma di atti di esecuzione in applicazione dell'articolo 21, paragrafo 1. La Commissione pubblica la relazione sul funzionamento del mercato europeo del carbonio entro sei mesi dalla ricezione delle informazioni e delle comunicazioni rilevanti trasmesse dagli Stati membri.";

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

"7. Lo Stato membro che decida di integrare i meccanismi ETS che utilizzano le quote può mantenere tale approccio astenendosi dalla vendita all'asta, in modo da fornire il proprio sostegno nella stessa maniera.";

15) l'articolo 10 bis è così modificato:

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

"1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo a norme pienamente armonizzate a livello di Unione in materia di assegnazione di quote di cui ai paragrafi da 3 ter a 3 quinquies, 5, 7 e 19 del presente articolo.";

b) il paragrafo 1 bis è così modificato:

i) il secondo comma è sostituito dal seguente:

"In deroga al primo comma, 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, conformemente ai paragrafi da 3 bis a 3 quinquies, 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), del medesimo regolamento, è pari al 97,5 % nel 2026, al 95 % nel 2027, al 91,5 % nel 2028, all'81 % nel 2029, al 59 % nel 2030, al 48% nel 2031, al 37,5 % nel 2032, al 27 % nel 2033 e al 15 % dal 2034 al 2037. Dal 2038 si applica un fattore CBAM dello 0 %.";

ii) dopo il secondo comma è aggiunto il comma seguente:

"Nonostante il secondo comma, quando all'elenco che figura nell'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 sono aggiunte ulteriori merci la cui produzione beneficia di quote a titolo gratuito, per tali merci il fattore CBAM è pari al 97,9 % nel primo anno e al 95,8 % nel secondo anno del periodo quinquennale di cui all'articolo 11 della presente direttiva successivo alla loro inclusione in detto allegato, e in seguito diminuisce ogni anno come il fattore CBAM indicato al secondo comma a partire da quello per l'anno 2028. Il fattore CBAM è pari al 100 % nel lasso di tempo compreso tra l'inizio della loro inclusione nell'allegato e il primo anno del successivo periodo quinquennale di cui all'articolo 11 della presente direttiva.";

iii) il quarto comma è sostituito dal seguente:

"Ad eccezione delle quote riservate ai fini degli articoli 10 quater ter e 10 quater sexies a norma dell'articolo 10 quater quater e delle quote accantonate per i nuovi entranti a norma del paragrafo 7, primo comma, del presente articolo, le quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita sono messe all'asta conformemente all'articolo 10, paragrafo 1."

c) il paragrafo 2 è così modificato:

i) dopo il secondo comma è inserito il comma seguente:

"La Commissione integra la presente direttiva fornendo, negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 1, primo comma, definizioni specifiche per settore dei parametri di riferimento settoriali per il calore e i combustibili, unitamente ai corrispondenti limiti del sistema e ai valori dei punti di partenza per determinare il tasso di riduzione annuale per l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento negli atti di esecuzione di cui al terzo comma.";

ii) al terzo comma, dopo la lettera e) sono aggiunte le lettere seguenti:

"f) Per il periodo dal 2031 al 2035, i valori dei parametri di riferimento sono determinati come indicato alle lettere a) e g) del presente comma, sulla base delle informazioni presentate a norma

dell'articolo 11 per gli anni 2026 e 2027 e applicando il tasso di riduzione annuale per ciascun anno tra il 2008 e il 2033. È possibile tenere conto anche delle informazioni presentate da un paese terzo per gli impianti sul proprio territorio conformemente a un accordo concluso in applicazione dell'articolo 25.

g) Se il tasso di riduzione annuale supera il 2 % o è inferiore allo 0,3 %, i valori dei parametri di riferimento per il periodo dal 2031 al 2035 sono i valori dei parametri di riferimento applicabili nel periodo dal 2013 al 2020 ridotti del tasso pertinente fra le due percentuali per ciascun anno tra il 2008 e il 2033.

h) Per il periodo dal 2036 al 2040, i valori dei parametri di riferimento sono determinati come indicato alle lettere a) e g) del presente comma, sulla base delle informazioni presentate a norma dell'articolo 11 per gli anni 2031 e 2032 e applicando il tasso di riduzione annuale per ciascun anno tra il 2008 e il 2038. È possibile tenere conto anche delle informazioni presentate da un paese terzo per gli impianti sul proprio territorio conformemente a un accordo concluso in applicazione dell'articolo 25.

i) Se il tasso di riduzione annuale supera il 2 % o è inferiore allo 0,3 %, i valori dei parametri di riferimento per il periodo dal 2036 al 2040 sono i valori dei parametri di riferimento applicabili nel periodo dal 2013 al 2020 ridotti del tasso pertinente fra le due percentuali per ciascun anno tra il 2008 e il 2038.

d) dopo il paragrafo 2 sono inseriti i paragrafi seguenti:

"3 bis. A decorrere dal 2031, il paragrafo 1, commi dal terzo al sesto, e l'articolo 10 ter, paragrafo 4, commi dal secondo al quinto, non si applicano.

3 ter. I gestori di impianti che svolgono le attività elencate nell'allegato I elaborano, rendono pubblico e presentano un piano teso a investire nella decarbonizzazione nell'UE ("piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE") per gli impianti per i quali presentano domanda di assegnazione gratuita.

I gestori degli impianti esistenti trasmettono il piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE all'autorità competente insieme alle informazioni presentate entro il 30 settembre 2029 e successivamente ogni cinque anni in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma. I gestori di nuovi entranti trasmettono il piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE all'autorità competente insieme alla domanda di assegnazione gratuita secondo le procedure stabilite negli atti delegati adottati in applicazione del paragrafo 1, primo comma, del presente articolo.

In deroga al secondo comma, il piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE può essere trasmesso in una data successiva, insieme alle relazioni sulle variazioni del livello di attività presentate conformemente agli atti di esecuzione adottati in applicazione del paragrafo 21.

Il piano di cui al primo comma del presente articolo è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica sancito all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 e contempla tutti gli elementi che seguono:

a) misure e investimenti in linea con la neutralità climatica entro il 2050 a livello di impianto che prendano in considerazione il ruolo delle misure di circolarità, escludendo l'uso di crediti di compensazione ("misure e investimenti nella decarbonizzazione");

b) traguardi intermedi per misurare, entro il 31 dicembre 2035 e successivamente ogni cinque anni entro il 31 dicembre, i progressi compiuti verso il raggiungimento della neutralità climatica per mezzo delle misure e degli investimenti di cui alla lettera a).

Per ciascun periodo quinquennale di assegnazione gratuita di cui all'articolo 11, gli investimenti nella decarbonizzazione di cui alla lettera a) corrispondono a un volume almeno equivalente al valore economico del 100 % dell'assegnazione gratuita nel periodo quinquennale pertinente. Tali investimenti nella decarbonizzazione sono considerati costi ammissibili, sono effettuati nell'UE e portano a una riduzione significativa delle emissioni a livello di impianto nell'arco del quinquennio per il quale l'impianto chiede l'assegnazione gratuita, conformemente all'elenco e ai criteri stabiliti in applicazione del paragrafo 3 sexies.

3 quater. Previa trasmissione di un piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE verificato a norma dell'articolo 15 e approvato dall'autorità competente, all'impianto è assegnato ogni anno l'80 % delle quote a titolo gratuito cui ha diritto nel periodo quinquennale pertinente.

Se un impianto ha ricevuto quote a norma del primo comma durante ciascun periodo quinquennale a decorrere dal 2031, ma ha successivamente rilocalizzato o altrimenti trasferito al di fuori dell'Unione, direttamente o indirettamente, in tutto o in parte, la sua capacità produttiva o l'attività economica associata, lo Stato membro impone al gestore di rimborsare le quote ricevute per il periodo di assegnazione pertinente. In assenza di rimborso, lo Stato membro detrae le quote assegnate a titolo gratuito negli anni successivi.

Il restante 20 % delle quote a titolo gratuito per il periodo quinquennale è assegnato all'impianto solo dopo che l'autorità competente del luogo in cui sono effettuati gli investimenti nella decarbonizzazione ha confermato, entro due anni dalla fine del periodo quinquennale in questione, che sono soddisfatte le condizioni seguenti:

a) gli investimenti nella decarbonizzazione sono stati effettuati entro tale data e all'interno dell'UE;

b) sono stati investiti costi ammissibili corrispondenti a un volume almeno equivalente al valore economico del 100 % dell'assegnazione gratuita nel periodo quinquennale interessato;

c) le relazioni annuali esistenti di cui all'articolo 15 dimostrano che sono state conseguite riduzioni significative delle emissioni a livello dell'impianto nel periodo quinquennale interessato.

Le quote che non sono assegnate a norma del primo e del terzo comma o che sono restituite a norma del secondo comma sono messe a disposizione per l'assegnazione gratuita nel periodo quinquennale successivo.

In deroga al primo comma, se, durante il periodo quinquennale per il quale è presentata la domanda di assegnazione gratuita, nell'impianto è in corso di

attuazione un progetto selezionato per ricevere sostegno nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale e del meccanismo di stimolo degli investimenti istituiti a norma degli articoli 10 quater quater, 10 quater quinquies e 10 quater sexies o del Fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 quater ter, il gestore dell'impianto è esentato dall'obbligo di elaborare un piano conformemente al paragrafo 3 ter e riceve l'80 % delle quote a titolo gratuito di cui al primo comma senza ulteriori verifiche. In deroga al terzo comma, il restante 20 % delle quote a titolo gratuito per il periodo quinquennale pertinente è assegnato a detto impianto solo una volta iniziato l'esborso del sostegno al progetto nell'ambito del Fondo per l'innovazione, o all'inizio dei lavori di costruzione per i progetti cui è stato concesso sostegno nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale o del meccanismo di stimolo degli investimenti, e previa conferma dell'autorità competente, conformemente al terzo comma, che sono stati investiti all'interno dell'UE costi ammissibili corrispondenti a un volume almeno equivalente al valore economico del 100 % dell'assegnazione gratuita nel periodo quinquennale interessato.

I requisiti di cui al paragrafo 3 ter e al primo e terzo comma del presente paragrafo non si applicano al 10 % degli impianti più efficienti di un settore o sottosettore dell'Unione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2, primo comma e per gli anni contemplati per determinare i valori riveduti dei parametri di riferimento a norma del terzo comma di tale articolo per il pertinente periodo quinquennale di assegnazione gratuita, agli impianti a zero emissioni o a basse emissioni di carbonio e agli impianti che i gestori, a seguito di una modifica dei loro processi di produzione a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, decidono di mantenere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS.

3 quinquies. I gestori di impianti che presentano domanda di assegnazione gratuita a norma del presente articolo possono chiedere di costituire un raggruppamento di impianti allo scopo di soddisfare congiuntamente i requisiti di investimento di cui al paragrafo 3 ter, quinto comma.

I gestori che desiderano costituire un raggruppamento fanno domanda all'autorità competente presentando un accordo concluso tra loro allo scopo di soddisfare congiuntamente i requisiti di investimento ("accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione"), nel quale specificano gli impianti e il periodo per il quale intendono costituire il raggruppamento. L'accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione può riguardare cinque o più anni civili, a condizione che nella durata minima di ciascun accordo rientri interamente il periodo quinquennale di cui all'articolo 11 per il quale gli impianti presentano domanda di assegnazione gratuita.

L'accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione è concluso prima della presentazione della domanda di assegnazione gratuita ed è trasmesso all'autorità competente insieme alle informazioni presentate a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma. Una volta che l'accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione è stato trasmesso all'autorità competente, è possibile aggiungervi altri gestori solo nel successivo periodo quinquennale di assegnazione gratuita di cui all'articolo 11.

In caso di accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione, gli investimenti nella decarbonizzazione di cui al paragrafo 3 ter, quinto comma, corrispondono a un volume almeno equivalente al valore economico del 100 %

dell'assegnazione gratuita a tutti gli impianti che fanno parte del raggruppamento nel periodo quinquennale interessato.

3 sexies. La Commissione, in stretta consultazione con i portatori di interessi, integra la presente direttiva fornendo nell'atto delegato adottato in applicazione del paragrafo 1, primo comma, dettagli complementari sull'attuazione delle disposizioni in materia di assegnazione gratuita di cui ai paragrafi da 3 ter a 3 quinquies del presente articolo, tra cui:

a) un elenco dei requisiti e dei costi ammissibili per gli investimenti nella decarbonizzazione;

b) norme riguardo alla qualifica di riduzione significativa delle emissioni;

c) una metodologia per determinare se le misure e gli investimenti che figurano nel piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE portino a una riduzione significativa delle emissioni;

d) il calendario dettagliato per la trasmissione dei piani di investimento nella decarbonizzazione nell'UE;

e) la metodologia per determinare il valore economico del quantitativo di quote ricevute a titolo gratuito;

f) norme relative al rimborso delle quote di cui al paragrafo 3 quater, secondo comma;

g) requisiti che gli impianti devono soddisfare per essere considerati a emissioni zero o a basse emissioni di carbonio ai sensi del paragrafo 3 quater, sesto comma;

h) condizioni dettagliate che si applicano alle deroghe di cui al paragrafo 3 quater, quinto e sesto comma;

i) dettagli della procedura di domanda di costituzione di un raggruppamento, compresi il contenuto minimo e le condizioni dettagliate della domanda a norma del paragrafo 3 quinquies (anche per gli impianti in più Stati membri) nonché il calendario dettagliato per la sua presentazione all'autorità competente;

j) la distribuzione delle responsabilità per il rispetto dei requisiti di investimento di cui al paragrafo 3 ter, quinto comma, quando gli operatori scelgono di formare un raggruppamento.

Nel determinare i requisiti che gli impianti devono soddisfare per essere considerati a zero emissioni o a basse emissioni di carbonio, la Commissione tiene conto delle stime delle riduzioni delle emissioni specifiche per settore necessarie entro il 2040 e il 2050 per allinearsi all'obiettivo di neutralità climatica di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119, nonché delle tecnologie a basse emissioni di carbonio e delle altre opzioni di abbattimento disponibili in ciascun settore, tenendo in considerazione le tecnologie a zero emissioni nette di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) 2024/1735.

Alla Commissione sono conferite le competenze per adottare atti di esecuzione al fine di specificare quanto segue:

i) il contenuto delle informazioni di cui al paragrafo 3 ter, quarto comma, lettere a) e b);

ii) il formato dei piani di investimento nella decarbonizzazione nell'UE.

Nello specificare il formato e il contenuto dei piani di investimento nella decarbonizzazione nell'UE, la Commissione cerca sinergie con piani analoghi previsti dal diritto dell'Unione e mira a predisporre un formato semplice per i piani di investimento nella decarbonizzazione nell'UE.

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

e) dopo il paragrafo 3 sexies è inserito il paragrafo seguente:

"3 septies. Se un impianto ha ricevuto più quote rispetto al quantitativo da assegnare secondo le norme per l'assegnazione gratuita stabilite ai sensi del presente articolo, l'autorità competente impone all'impianto di restituire le quote in eccesso e ordina all'amministratore nazionale di trasferire tali quote in eccesso restituite.";

f) il paragrafo 5 bis è sostituito dal seguente:

"5 bis. In deroga al paragrafo 5, sul totale delle quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, tra il 2031 e il 2040, una quantità equivalente al 4 % del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 per il periodo 2031 e 2040 è utilizzata, nella misura necessaria, per aumentare il quantitativo massimo disponibile di cui al paragrafo 5 del presente articolo."

g) il paragrafo 5 ter è sostituito dal seguente:

"5 ter. Qualora, per aumentare il quantitativo massimo disponibile di cui al paragrafo 5 del presente articolo, serva meno del 3 % del totale delle quote fino alla fine del 2030 e meno del 4 % del totale delle quote dal 2031 al 2040, si applica quanto segue:

a) un massimo di 50 milioni di quote è utilizzato per aumentare la quantità di quote disponibili a sostegno dell'innovazione in conformità del Fondo per l'innovazione istituito in applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafo 8, o dell'articolo 10 quater ter;

b) eventuali quote rimanenti sono utilizzate conformemente all'articolo 10 quater quater.";

h) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. 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.

Per le misure finanziarie di cui al primo comma gli Stati membri cercano altresì di utilizzare non più del 25 % dei proventi della vendita all'asta di quote.

Gli Stati membri che si dotano delle misure finanziarie di cui al primo comma informano la Commissione dell'importo totale della compensazione fornita a ciascun settore e sottosettore beneficiario nelle relazioni presentate a norma del regolamento (UE) 2018/1999, e riferiscono altresì sull'attuazione delle misure e sul loro contributo alla decarbonizzazione. Inoltre, ogni anno in cui uno Stato membro utilizza più del 25 % dei proventi della vendita all'asta di quote per tali scopi, esso indica i motivi del superamento di tale percentuale e include informazioni pertinenti sui prezzi dell'energia elettrica per i grandi consumatori industriali che beneficiano delle misure finanziarie, fatti salvi gli obblighi in materia di protezione delle informazioni riservate, oltre a chiarire se sono state prese in debita considerazione altre misure volte a ridurre in modo sostenibile i costi indiretti del carbonio a medio e lungo termine.

La Commissione include nella relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, una valutazione degli effetti di dette misure finanziarie sul mercato interno e, se del caso, raccomanda eventuali altre misure che potrebbero essere necessarie sulla base di tale valutazione.

Tali misure devono essere tali da garantire una protezione adeguata dal rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio in base a parametri di riferimento ex ante per le emissioni indirette di CO_2 per unità di produzione. I parametri di riferimento ex ante sono calcolati per un dato settore o sottosettore come prodotto del consumo di energia elettrica per unità di produzione corrispondente alle tecnologie disponibili più efficienti e delle emissioni di CO_2 del relativo mix di produzione di energia elettrica.";

i) il paragrafo 7 è così modificato:

i) il primo comma è sostituito dal seguente:

"Le quote del quantitativo massimo di cui al paragrafo 5 del presente articolo che non sono state assegnate gratuitamente entro il 2020 sono accantonate per i nuovi entranti, unitamente a 200 milioni di quote immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, della decisione (UE) 2015/1814 e a 50 milioni di quote del quantitativo risultante dalla riduzione dell'assegnazione gratuita di cui al paragrafo 1 bis del presente articolo.";

ii) il terzo comma è soppresso;

j) i paragrafi 8 e 8 bis sono soppressi;

16) l'articolo 10 ter è così modificato:

a) al paragrafo 1, seconda frase, "2030" è sostituito da "2040";

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

"4. Gli altri settori e sottosettori sono ritenuti in grado di trasferire in misura maggiore i costi delle quote sui prezzi dei prodotti e sono oggetto di assegnazioni gratuite corrispondenti al 30 % del quantitativo determinato a norma dell'articolo 10 bis. Salvo diversa decisione nell'ambito del riesame a

norma dell'articolo 30, le assegnazioni gratuite agli altri settori e sottosettori, eccetto il teleriscaldamento, diminuiscono di una medesima percentuale annua dopo il 2026 in modo da raggiungere l'azzeramento nel 2030. L'assegnazione gratuita al teleriscaldamento diminuisce di una medesima percentuale annua dopo il 2030 in modo da raggiungere l'azzeramento nel 2040.";

17) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 10 quater ter

Fondo per l'innovazione

1. È istituito un fondo ("Fondo per l'innovazione") per sostenere il processo volto a far arrivare le innovazioni sul mercato, come pure l'espansione di prodotti, processi e tecnologie a basse emissioni di carbonio, a zero emissioni di carbonio e a emissioni di carbonio negative che contribuiscono in modo significativo alla decarbonizzazione dei settori soggetti alla presente direttiva.

2. Il Fondo per l'innovazione è finanziato mediante la vendita all'asta di 200 milioni di quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita in linea con l'articolo 10 bis, paragrafo 1 bis. Se, a seguito dell'aumento del quantitativo massimo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, conformemente all'articolo 10 bis, paragrafo 5 ter, restano disponibili meno di 50 milioni di quote, la differenza è messa a disposizione del Fondo per l'innovazione attingendo al quantitativo che potrebbe altrimenti essere messo all'asta a norma dell'articolo 10 nel 2028.

Le quote destinate al Fondo per l'innovazione sono messe all'asta conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva e i proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509. La Commissione assicura la disponibilità di risorse adeguate per le azioni annuali nell'ambito del Fondo per l'innovazione. A tal fine gli impegni di bilancio possono essere suddivisi in rate annuali e le risorse possono essere anticipate, sempre garantendo una distribuzione equilibrata delle quote destinate al Fondo nel corso del tempo.

Gli Stati membri possono sostenere progetti che soddisfano tutti i criteri di selezione ma non possono essere finanziati dai bilanci degli inviti pertinenti mettendo a disposizione risorse finanziarie supplementari. Essi notificano alla Commissione l'intenzione di procedere in tal senso prima della chiusura del pertinente invito a presentare proposte.

3. Il Fondo per l'innovazione sostiene progetti sul territorio di tutti gli Stati membri nei settori elencati negli allegati I e III, inclusi prodotti, tecnologie e processi che ne sostituiscono altri ad alta intensità di carbonio; tecnologie innovative per le energie rinnovabili e tecnologie di stoccaggio dell'energia, ivi compresa la fabbricazione di tecnologie pulite; elettrificazione; cattura e utilizzo del carbonio (CCU) sicuri dal punto di vista ambientale che contribuiscono in modo sostanziale a mitigare i cambiamenti climatici; cattura, trasporto e stoccaggio geologico (CCS) di CO_2 sicuri dal punto di vista ambientale, in particolare per le emissioni industriali difficili da abbattere; cattura diretta del CO_2 dall'atmosfera con stoccaggio permanente, sicuro e sostenibile (DACCS) nonché tecnologie e infrastrutture innovative rivoluzionarie, tra cui l'elettrificazione e la produzione di carburanti a basse e a zero emissioni di carbonio, per decarbonizzare i trasporti aerei e marittimi. Nei settori dei trasporti aerei e marittimi, il Fondo per l'innovazione può sostenere anche misure volte a ridurre gli impatti climatici complessivi, compresi gli effetti non legati alle emissioni di CO_2.

4. Il Fondo per l'innovazione dà la priorità alle tecnologie innovative con un grado elevato di maturità tecnologica che non sono ancora sostenibili sul piano commerciale, in linea con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima, energia e circolarità.

5. La Commissione attua il Fondo per l'innovazione conformemente al regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 in regime di gestione diretta o indiretta per mezzo degli organismi di cui all'articolo 62, paragrafo 1, lettera c), di detto regolamento.

Il Fondo per l'innovazione è attuato in sinergia con gli altri programmi dell'Unione. Un'azione che ha beneficiato di un contributo dell'Unione nel quadro di un altro programma può essere finanziata anche nell'ambito del Fondo per l'innovazione. Al contributo corrispondente si applicano le norme del programma pertinente dell'Unione e, se basato sui costi ammissibili, il sostegno cumulativo del Fondo per l'innovazione e dell'altro programma dell'Unione non supera i costi ammissibili totali dell'azione e può essere calcolato su base proporzionale.

Il sostegno del Fondo per l'innovazione può assumere qualsiasi forma stabilita dal regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 ove necessario per conseguire lo scopo della presente direttiva. In deroga all'articolo 212, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, eventuali ricavi e rimborsi provenienti da strumenti impiegati a norma del presente articolo e rimborsati alla Commissione sono utilizzati per il Fondo per l'innovazione come entrate con destinazione specifica esterne a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Conformemente all'articolo 196, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, se necessari per l'attuazione di progetti ritenuti essenziali per la sicurezza e la resilienza economica, i contributi finanziari possono riguardare azioni avviate prima della data di presentazione della proposta relativa a tali azioni.

Se la Commissione decide di esborsare il sostegno del Fondo per l'innovazione attraverso contributi allo strumento InvestEU ECF, tale sostegno è attuato conformemente alle norme applicabili allo strumento InvestEU ECF. Tuttavia l'ammissibilità dei progetti è valutata conformemente al presente articolo.

Nel caso delle sovvenzioni, i progetti sono selezionati in modo trasparente mediante inviti aperti a presentare proposte. Nel preparare gli inviti a presentare proposte la Commissione si adopera affinché tutti i settori siano debitamente rappresentati e le procedure di selezione restino semplici e accessibili. La Commissione adotta misure per garantire che gli inviti siano disseminati quanto più possibile, in particolare alle piccole e medie imprese. I finanziamenti sotto forma di sovvenzioni sono esborsati subordinatamente al raggiungimento di tappe prestabilite in linea con l'avanzamento del progetto.

La Commissione può anche selezionare i progetti mediante procedura di gara competitiva. Per scoraggiare le domande speculative negli inviti a presentare proposte e nelle procedure di gara competitive, la Commissione può imporre ai richiedenti di fornire una garanzia di offerta equivalente a una percentuale del valore totale stimato del contratto, prestata da un istituto finanziario autorizzato dall'UE, per dimostrare la serietà delle loro intenzioni. La Commissione può inoltre richiedere una garanzia di realizzazione del progetto prestata da un istituto finanziario autorizzato dall'UE ed equivalente a una percentuale del sostegno massimo totale richiesto. La Commissione escute la garanzia di offerta o la garanzia di realizzazione del progetto in caso di mancato rispetto degli obblighi e degli impegni delineati nella convenzione di sovvenzione o nell'offerta. Eventuali importi incamerati a norma del presente paragrafo sono utilizzati per il Fondo per l'innovazione come entrata con destinazione specifica esterna a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

6. Nell'attuare il Fondo per l'innovazione, la Commissione si adopera per garantire una copertura geografica efficace e basata sulla qualità in tutto il territorio dell'Unione, assicurare un'adeguata partecipazione delle PMI, in particolare delle start-up e delle scale-up, e creare

sinergie con altri finanziamenti disponibili a livello di UE, in particolare Orizzonte Europa e il Fondo europeo per la competitività. In tale contesto, la Commissione può fornire assistenza allo sviluppo dei progetti e, su richiesta, assistenza tecnica agli Stati membri con scarsa partecipazione effettiva al Fondo per l'innovazione allo scopo di affrontare sfide specifiche relative ai progetti in tali paesi e migliorare la copertura geografica.

Il marchio di competitività di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) […]/[…] del Parlamento europeo e del Consiglio* può essere attribuito a progetti che sono stati valutati nel quadro di una procedura di aggiudicazione del Fondo per l'innovazione e ne soddisfano i requisiti minimi di qualità. I documenti inerenti alla procedura di aggiudicazione possono stabilire condizioni supplementari.

7. I progetti finanziati a norma del presente articolo sono tenuti a condividere le conoscenze con altri progetti pertinenti e con i ricercatori con sede nell'Unione che hanno un interesse legittimo.

8. La Commissione riferisce ogni anno al comitato sui cambiamenti climatici, al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del Fondo per l'innovazione, fornendo un'analisi dei progetti finanziati per settore e per Stato membro e una valutazione del loro contributo previsto alla neutralità climatica dell'Unione a norma del regolamento (UE) 2021/1119. Tali relazioni sono rese pubbliche.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente articolo con norme sul funzionamento del Fondo per l'innovazione, compresi la governance, l'ammissibilità, le forme di sostegno e le relative condizioni, la procedura di selezione e i criteri di selezione, nonché norme procedurali, organizzative e finanziarie tese a garantire un'attuazione adeguata del Fondo per l'innovazione in conformità del presente articolo.

---

* [Riferimento GU, dopo l'adozione, del regolamento (UE) […]/[…] del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo europeo per la competitività ("ECF"), comprensivo del programma specifico per le attività di ricerca e innovazione nel settore della difesa.]

Articolo 10 quater quater

Banca per la decarbonizzazione industriale

1. A partire dal 2028 è istituito uno strumento per sostenere l'espansione e l'adozione di tecnologie, processi e tecniche di decarbonizzazione delle industrie ("Banca per la decarbonizzazione industriale"). Esso accelera la decarbonizzazione industriale all'interno dell'Unione, compresa l'elettrificazione, sostenendo gli investimenti di capitale, che includono i costi sostenuti dai progetti per la connessione alla rete, lo stoccaggio e la flessibilità, e le spese operative per la riduzione o l'assorbimento delle emissioni negli impianti fissi che eseguono o sostituiscono i processi di produzione industriale di cui all'allegato I della presente direttiva, anche negli impianti per l'incenerimento dei rifiuti. Nel periodo dal 2028 al 2030, 400 milioni di quote della quantità disponibile a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 5 ter, secondo trattino, sono riservate al sostegno di progetti di decarbonizzazione industriale secondo il principio "primo arrivato, primo servito" conformemente all'articolo 10 quater quinquies.

Se le quote disponibili a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 5 ter, secondo trattino, sono meno dei 400 milioni di cui alla frase precedente, la differenza è colmata con quote accantonate a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7.

Le quote sono disponibili per progetti in tutti gli Stati membri. Nei primi 18 mesi di funzionamento, una parte pari a 100 milioni di quote di emissione è riservata a progetti realizzati nel gruppo di Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al 75 % della media dell'Unione nel periodo 2022-2024. Dopo 18 mesi il quantitativo riservato è ridotto a 60 milioni.

2. Nel 2031 eventuali quote rimanenti dei 60 milioni di quote riservate a progetti negli Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al 75 % della media dell'Unione nel periodo 2022-2024 sono utilizzate conformemente all'articolo 10 quinquies. Eventuali ulteriori quote rimanenti sono utilizzate conformemente all'articolo 10 quater sexies.

Nel periodo dal 2031 al 2040, 400 milioni di quote del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 sono riservati al sostegno a progetti di decarbonizzazione industriale conformemente all'articolo 10 quater sexies. Tali quote sono messe all'asta conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, e i proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Se il quantitativo di quote di cui al paragrafo 1 è interamente utilizzato a norma dell'articolo 10 quater quinquies, la Commissione mette a disposizione il sostegno ai progetti a norma dell'articolo 10 quater sexies prima del 2031. Il quantitativo di quote messe all'asta dagli Stati membri a norma dell'articolo 9 è ridotto ove necessario per consentire tale avvio anticipato. Le quote corrispondenti ai proventi generati da tale quantitativo sono restituite agli Stati membri a partire dal 2031 attingendo alle quote riservate a norma del secondo comma del presente paragrafo.

3. Gli Stati membri possono sostenere progetti che soddisfano tutti i criteri del caso ma non possono essere finanziati dal bilancio della pertinente procedura di aggiudicazione nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale a norma dell'articolo 10 quater sexies mettendo a disposizione risorse finanziarie supplementari. Essi notificano alla Commissione l'intenzione di procedere in tal senso prima della chiusura della pertinente procedura di aggiudicazione.

4. Le eventuali entrate generate dalle attività di cui agli articoli 10 quater quater e 10 quater sexies costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 destinate alla Banca per la decarbonizzazione industriale.

5. Per garantire un uso efficiente delle risorse dell'Unione, la Commissione assicura sinergie tra la Banca per la decarbonizzazione industriale e il Fondo europeo per la competitività, in particolare l'ambito di intervento "Transizione pulita e decarbonizzazione industriale" di quest'ultimo. Il marchio di competitività di cui all'articolo 8 del regolamento [...]/[...] può essere attribuito a progetti che sono stati valutati nel quadro delle procedure della Banca per la decarbonizzazione industriale, a condizione che soddisfino tutti i requisiti di qualità stabiliti nei documenti inerenti a tale procedura.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva con norme sul funzionamento della Banca per la decarbonizzazione industriale, comprese norme procedurali, organizzative e finanziarie tese a garantire un'attuazione adeguata della Banca per la decarbonizzazione industriale.

Articolo 10 quater quinquies

Meccanismo di stimolo degli investimenti

1. Fino al 2030, in linea con l'articolo 10 quater quater, paragrafo 1, la Commissione sostiene i progetti nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale assegnando quote sulla base di un premio fisso per il carbonio ai progetti ammissibili all'interno dell'Unione. La Commissione pubblica inviti aperti a presentare candidature in base ai quali preselezionerà i progetti. Le quote sono quindi assegnate ai progetti preselezionati in ordine cronologico in base alla data e all'ora di presentazione di una garanzia di realizzazione del progetto, fino a esaurimento del quantitativo di cui all'articolo 10 quater quater o alla chiusura dell'invito a presentare proposte da parte della Commissione.

2. Per l'assegnazione delle quote, compresa la preselezione dei progetti di cui al primo comma, la Commissione pubblica termini e condizioni elaborati in consultazione con le parti interessate. Tali termini e condizioni stabiliscono in particolare il tasso di premio fisso per tonnellata di emissioni di CO_2 evitate, i criteri di ammissibilità, i requisiti minimi in materia di riduzioni delle emissioni, la documentazione obbligatoria, l'entità della garanzia di realizzazione del progetto e gli obblighi di monitoraggio e verifica. I termini e le condizioni possono anche prevedere meccanismi per condividere i possibili guadagni e garantire il miglior rapporto qualità-prezzo, ad esempio una revisione del tasso di premio fisso qualora vi siano indicazioni che non sia più congruo alla luce degli sviluppi del mercato, e/o termini e condizioni differenziati.

3. La garanzia di realizzazione del progetto di cui al paragrafo 1 è prestata da un istituto finanziario autorizzato dall'UE ed equivalente a una percentuale del sostegno massimo totale richiesto. Essa funge da garanzia di esecuzione, assicurando l'attuazione tempestiva del progetto. È svincolata in due fasi, di cui il 50 % all'inizio della costruzione fisica e il 50 % al momento dell'entrata in funzione.

4. Dopo l'approvazione formale dell'assegnazione a norma del presente articolo, i progetti iniziano la costruzione fisica entro un periodo massimo di 30 mesi stabilito nei termini e condizioni. Per "inizio della costruzione fisica" ai sensi del presente articolo si intende l'inizio dei lavori di costruzione o di assemblaggio sul sito del progetto, esclusi i lavori preparatori quali l'ottenimento dei permessi, la progettazione front-end e la realizzazione di altri studi o lo sgombero del sito. La Commissione svincola metà della garanzia di realizzazione del progetto dopo l'inizio della costruzione fisica entro il periodo di cui alla prima frase. Nel caso in cui la costruzione fisica del progetto non abbia inizio entro il termine di cui alla prima frase, la Commissione escute integralmente la garanzia di realizzazione del progetto. Inoltre il supporto è revocato e cessano tutti i diritti del beneficiario del sostegno.

5. Dopo l'entrata in funzione del progetto, il beneficiario del sostegno riceve periodicamente le quote, previa verifica indipendente delle emissioni evitate, per un massimo di 10 anni. La Commissione svincola la metà restante della garanzia di realizzazione del progetto. Nel caso in cui la costruzione fisica abbia inizio ma il progetto non entri in funzione, la Commissione escute la metà restante della garanzia di realizzazione del progetto. Inoltre il supporto è revocato e cessano tutti i diritti del beneficiario del sostegno.

6. L'assegnazione delle quote di cui al paragrafo precedente corrisponde alle tonnellate verificate di emissioni di CO_2 evitate, moltiplicate per il tasso di premio fisso e divise per la media del prezzo delle quote nelle aste svolte conformemente agli atti delegati adottati in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 4, nei sei mesi precedenti la decisione di assegnazione.

L'assegnazione delle quote ai sensi del presente paragrafo può tenere conto dell'eventuale altro sostegno pubblico ricevuto dal progetto.

La Commissione garantisce un'adeguata contabilizzazione del numero di quote disponibili prima di adottare una decisione sull'assegnazione delle quote a norma del presente articolo. Essa appura in particolare che il numero rimanente di quote riservate a norma dell'articolo 10 quater quater sia sufficiente a sopperire alla domanda stimata di assegnazione di quote. Qualora sia necessario assegnare un numero maggiore di quote per adempiere agli impegni assunti, la Commissione può prelevare le quote supplementari dal quantitativo disponibile a norma dell'articolo 10 quater sexies, paragrafo 1.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva con norme sul funzionamento della Banca per la decarbonizzazione industriale per quanto riguarda il meccanismo di stimolo degli investimenti, comprese le norme di ammissibilità, la procedura e i criteri di preselezione, l'assegnazione delle quote e la garanzia di realizzazione del progetto.

Articolo 10 quater sexies

Seconda fase della Banca per la decarbonizzazione industriale

1. A decorrere dal 2031 la Commissione usa i proventi derivanti dal numero di quote riservate in linea con l'articolo 10 quater quater, riservando 400 milioni di quote per sostenere progetti di decarbonizzazione industriale all'interno dell'Unione attraverso procedure di gara competitive per l'aggiudicazione di contratti per differenza di carbonio o premi per il carbonio, fatto salvo il ricorso ad altre forme di sostegno, se del caso.

2. Prima di avviare una procedura di gara competitiva, la Commissione pubblica termini e condizioni elaborati in consultazione con i portatori di interessi per specificare in particolare i criteri di ammissibilità, la documentazione obbligatoria, l'entità della garanzia di offerta e della garanzia di realizzazione del progetto nonché gli obblighi di monitoraggio e verifica, all'insegna della trasparenza.

3. I contratti per differenza di carbonio sostengono i progetti di decarbonizzazione industriale compensando la differenza tra il prezzo di esercizio determinato mediante la procedura di gara competitiva e il prezzo del carbonio prevalente sulla piattaforma d'asta comune per un periodo massimo di 10 anni. Lo strumento opera con pagamenti subordinati a riduzioni delle emissioni verificate in linea con i termini e le condizioni pertinenti. La Commissione può chiedere ai beneficiari di rimborsare il sostegno in eccesso se il prezzo del carbonio supera il prezzo di esercizio in misura superiore a una percentuale prestabilita, garantendo l'efficienza di costo. Eventuali rimborsi sono utilizzati nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale come entrata con destinazione specifica esterna a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

4. Nell'ambito della procedura di gara competitiva, la Commissione può imporre agli offerenti di fornire una garanzia di offerta equivalente a una percentuale del valore totale stimato del contratto, prestata da un istituto finanziario autorizzato dall'UE, per dimostrare la serietà delle loro intenzioni. Se un progetto non è selezionato, la garanzia di offerta è immediatamente svincolata. La Commissione escute la garanzia di offerta in caso di mancato rispetto degli obblighi e degli impegni delineati nell'offerta. Eventuali importi incamerati a norma del presente paragrafo sono utilizzati per la Banca per la decarbonizzazione industriale come entrata con destinazione specifica esterna a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

5. La Commissione può inoltre fissare nei termini e nelle condizioni un periodo massimo per l'inizio della costruzione fisica del progetto e può imporre ai beneficiari di fornire una garanzia di realizzazione del progetto prestata da un istituto finanziario autorizzato dall'UE ed equivalente a una percentuale del sostegno massimo totale richiesto prima che il contratto per differenza di carbonio o il premio per il carbonio acquisisca efficacia giuridica. Per "inizio della costruzione fisica" ai sensi del presente paragrafo si intende l'inizio dei lavori di costruzione o di assemblaggio sul sito del progetto, esclusi i lavori preparatori quali l'ottenimento dei permessi, la progettazione front-end e la realizzazione di altri studi o lo sgombero del sito. Nel caso in cui la costruzione fisica del progetto non abbia inizio entro il periodo indicato nei termini e condizioni, la Commissione escute la garanzia di realizzazione del progetto. Inoltre il supporto è revocato e cessano tutti i diritti del beneficiario del sostegno.

6. Conformemente all'articolo 196, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, se necessari per l'attuazione di progetti ritenuti essenziali per la sicurezza e la resilienza economica, i contributi finanziari possono riguardare azioni avviate prima della data di presentazione della proposta relativa a tali azioni.

7. Per i contratti per differenza di carbonio o i premi per il carbonio aggiudicati al termine di una procedura di gara competitiva a norma del presente articolo, le passività finanziarie non superano i proventi della vendita all'asta del totale delle quote a disposizione della Banca per la decarbonizzazione industriale. Prima dell'avvio di una procedura di gara competitiva, la Commissione adotta una decisione di finanziamento che stabilisce l'importo massimo disponibile per la firma di contratti per differenza di carbonio o premi per il carbonio sulla base di una stima dei proventi e dell'esposizione finanziaria, facendo ricorso a una gamma plausibile di scenari di prezzo del carbonio. Per garantire che non si creino passività superiori al bilancio della Banca per la decarbonizzazione industriale, la Commissione può anche stabilire nei termini e condizioni disposizioni che limitino di fatto la passività finanziaria derivante dai contratti.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva per stabilire norme dettagliate sull'attuazione dei contratti per differenza di carbonio, riguardanti tra le altre cose la procedura di gara competitiva, le condizioni di ammissibilità, il calcolo del sostegno, la dotazione di bilancio, gli obblighi contrattuali e le procedure di monitoraggio e verifica.

9. Oltre ai contratti per differenza di carbonio aggiudicati mediante procedura di gara competitiva, la Commissione può scegliere di fornire sostegno a norma del presente articolo con qualsiasi modalità e in qualsiasi forma stabilita dal regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, anche attraverso contributi alle operazioni di finanziamento misto nell'ambito dello strumento di sostegno agli investimenti dell'Unione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 della presente direttiva al fine di integrarla riguardo alle modalità dettagliate per rendere operative tali altre forme di sostegno.

10. Eventuali entrate o rimborsi derivanti dagli strumenti utilizzati a norma del presente articolo e dell'articolo 10 quater quinquies sono utilizzati nell'ambito della Banca per la decarbonizzazione industriale come entrate con destinazione specifica esterne a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509."

18) 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 il cui PIL pro capite a prezzi di mercato è inferiore al 75 % della media dell'Unione nel periodo 2022-2024 ("Stati membri beneficiari"), ivi compreso il finanziamento

di progetti di investimento su piccola scala, per modernizzare i sistemi energetici, migliorare l'efficienza energetica e potenziare la decarbonizzazione industriale e l'elettrificazione, è istituito un fondo per il periodo dal 2031 al 2040 ("Fondo per la modernizzazione"). Il Fondo per la modernizzazione è finanziato mediante la vendita all'asta dei seguenti quantitativi di quote del totale delle quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, tra il 2031 e il 2040:

- l'equivalente del 2 % del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 per il periodo dal 2031 al 2040 è messo all'asta per gli Stati membri beneficiari e utilizzato come indicato all'articolo 10 quinquies;

- l'equivalente dello 0,5 % del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 per il periodo dal 2031 al 2040 è messo all'asta a beneficio degli stessi Stati membri e utilizzato per sostenere gli investimenti sulla base dell'articolo 10 quater sexies.

I fondi corrispondenti a tali quantitativi di quote sono distribuiti conformemente all'allegato II ter.

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 dell'accordo di Parigi. Nel selezionare gli investimenti che riceveranno il sostegno del Fondo per la modernizzazione a norma del presente articolo, gli Stati membri beneficiari applicano criteri e procedure non discriminatori e trasparenti. A tal fine forniscono continuativamente informazioni sugli inviti a manifestare interesse, sugli inviti a presentare proposte e sui bandi di gara finanziati dal Fondo per la modernizzazione, in corso e futuri. Gli Stati membri beneficiari istituiscono sistemi di gestione e controllo efficaci ed efficienti per i loro investimenti e ne garantiscono il corretto funzionamento secondo il principio della sana gestione finanziaria. 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 all'interno dell'Unione. Il Fondo per la modernizzazione non fornisce alcun sostegno agli impianti per la produzione di energia che utilizzano combustibili fossili o agli impianti che trasportano combustibili fossili.";

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Almeno il 95 % 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 è utilizzato per sostenere investimenti in quanto segue:

a) generazione e uso di energia da fonti rinnovabili, compresi biogas e biometano;

b) riduzione di almeno il 20 % del consumo complessivo di energia per mezzo dell'efficienza energetica nell'industria, nei trasporti e negli edifici, prevenzione dei rischi di dipendenza dai combustibili fossili e promozione della circolarità, recupero del calore di scarto dagli impianti di incenerimento a fini di teleriscaldamento;

c) elettrificazione dei settori di domanda, tra cui industria, edifici e trasporti;

d) modernizzazione ed espansione delle infrastrutture per l'energia elettrica, l'idrogeno, il teleriscaldamento e il CO_2, ivi compreso lo stoccaggio di energia;

e) decarbonizzazione industriale, segnatamente CCS e CCU ed elettrificazione;

f) 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;

g) transizione giusta nelle regioni ad alta intensità di carbonio negli Stati membri beneficiari per sostenere il ricollocamento, il miglioramento del livello di competenze e la riqualificazione dei lavoratori, l'istruzione, le iniziative di ricerca occupazionale e le start-up che accelerano la transizione all'energia pulita;

h) la produzione di fertilizzanti a basse emissioni di carbonio e a base biologica a prezzi accessibili.";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Tutti gli Stati membri beneficiari utilizzano le quote distribuite all'insegna della solidarietà, ai fini della crescita e delle interconnessioni all'interno dell'Unione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), conformemente all'articolo 10 quinquies, per sostenere gli investimenti nel quadro del Fondo per la modernizzazione, incrementando in tal modo le risorse a loro disposizione a titolo del Fondo. Uno Stato membro interessato può anche utilizzare le quote che deve mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), o parte di tale quantitativo, conformemente all'articolo 10 quinquies. Se intende utilizzare le quote di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), conformemente all'articolo 10 quinquies, lo Stato membro informa la Commissione del quantitativo in questione entro il 30 settembre dell'anno civile precedente.";

c) al paragrafo 6, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Se un investimento in linea con gli obiettivi del Fondo per la modernizzazione di cui si propone il finanziamento a titolo di tale Fondo non rientra nei settori elencati al paragrafo 2, il comitato per gli investimenti valuta la fattibilità tecnica e finanziaria dell'investimento in questione, incluse le riduzioni delle emissioni che conseguirebbe, e formula una raccomandazione sul suo finanziamento a titolo del Fondo per la modernizzazione. Il comitato per gli investimenti garantisce che tutti gli investimenti finanziati a titolo del Fondo per la modernizzazione conseguano un miglioramento sostanziale delle riduzioni delle emissioni e, se del caso, dell'efficienza energetica. La sua raccomandazione può includere suggerimenti concernenti gli strumenti di finanziamento appropriati. Al massimo il 50 % dei costi pertinenti di un investimento che non rientra nei settori elencati al paragrafo 2 può essere finanziato con le risorse del Fondo per la modernizzazione, a condizione che i costi rimanenti siano finanziati da soggetti giuridici privati.";

d) all'inizio del paragrafo 10 è inserita la frase seguente:

"Gli Stati membri beneficiari rendono pubbliche le informazioni sui destinatari e le altre informazioni di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, se del caso, in relazione al sostegno del Fondo per la modernizzazione.";

e) al paragrafo 11, "2024" è sostituito da "2036";

19) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 10 quinquies bis

Stato di diritto

1. Gli Stati membri beneficiari assicurano il rispetto dei principi dello Stato di diritto sanciti all'articolo 2, lettera a), e all'articolo 3 del regolamento (UE, Euratom) 2020/2092 per l'intera durata dell'attuazione del Fondo per la modernizzazione.

2. Qualora si accerti che le violazioni dei principi dello Stato di diritto di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/2092 in uno Stato membro beneficiario compromettono o rischiano seriamente di compromettere in modo sufficientemente diretto la sana gestione finanziaria del Fondo per la modernizzazione, possono essere adottate le opportune misure di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

3. Purché sussista la condizione di cui al paragrafo 2, possono essere adottate una o più delle seguenti opportune misure, seguendo la procedura di cui all'articolo 10 quinquies ter:

a) sospensione dell'adozione della decisione di esborso di cui all'articolo 10 quinquies, paragrafo 3;

b) sospensione degli esborsi previsti dalle decisioni di esborso già adottate.

Se del caso le misure adottate rispettano le condizioni stabilite all'articolo 5, paragrafi da 2 a 5, del regolamento (UE) 2020/2092.

4. Le misure sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2020/2092. Quando attiva la procedura, la Commissione verifica che non esistano altri mezzi per proteggere in maniera più efficace gli introiti gestiti nel quadro del Fondo per la modernizzazione.

5. Le misure sono revocate secondo la procedura di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2020/2092.";

20) l'articolo 10 septies è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 septies

Principio "non arrecare un danno significativo"

I proventi generati dalla vendita all'asta delle quote destinate al Fondo per la modernizzazione in applicazione dell'articolo 10 quinquies, al Fondo per l'innovazione in applicazione dell'articolo 10 quater ter e alla Banca per la decarbonizzazione industriale in applicazione dell'articolo 10 quater quater della presente direttiva sono utilizzati in linea con il principio "non arrecare un danno significativo" di cui all'articolo 33, paragrafo 2, lettera d), del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.";

21) nel titolo del capo IV, la parola "fissi" è soppressa;

22) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è così modificato:

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"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, ridotto come stabilito al paragrafo 3 -septies per detrarre i costi di compensazione sostenuti nell'ambito di CORSIA ed evitare in tal modo doppi addebiti;";

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

"3 -octies. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), le società di navigazione possono restituire un numero di quote inferiore alle loro emissioni verificate limitatamente alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2035 nelle tratte da un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, se le tratte sono effettuate navi portacontainer di capacità pari o superiore a 10 000 TEU e superano le 300 miglia nautiche.

Se beneficiano della deroga di cui al primo comma, le società di navigazione possono restituire un numero di quote inferiore alle loro emissioni verificate limitatamente alle emissioni rilasciate dalle attività all'interno di un porto in relazione alle tratte di cui al primo comma.

Il quantitativo di quote da restituire per una nave portacontainer di cui al primo comma giunta nel porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro è ridotto sulla base della quota di container, misurati in unità equivalenti a venti piedi, scaricati nel porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al solo scopo di essere caricati su un'altra nave che effettua una tratta tra lo stesso porto di scalo e un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, rispetto al numero totale di container scaricati dalla nave portacontainer.

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 -septies. Sulle rotte soggette all'obbligo di compensazione calcolato conformemente al paragrafo 6, la riduzione dell'obbligo di restituzione corrisponde all'obbligo di compensazione dell'operatore aereo, calcolato conformemente al paragrafo 6, in proporzione alla misura in cui la rotta è coperta dall'obbligo di restituzione, moltiplicata per il rapporto tra il prezzo medio delle quote e il prezzo medio dei crediti ammissibili a norma dell'articolo 11 bis. Il rapporto è calcolato utilizzando i migliori indici disponibili di prezzo dei crediti pubblicati nella relazione sul mercato del carbonio pubblicata in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5.

Nel caso in cui non siano cancellate unità in applicazione del paragrafo 9 per un dato periodo ivi indicato, entro il 30 settembre dell'anno successivo alla data di notifica dell'obbligo di compensazione finale sono restituite quote per le detrazioni già effettuate per gli anni di tale periodo.

Nel caso in cui l'obbligo di compensazione finale a norma del paragrafo 6 non sia comunicato agli operatori aerei e non siano cancellate unità in applicazione del paragrafo 9 per un dato periodo ivi precisato, entro il 30 settembre dell'anno successivo al termine di notifica dell'obbligo di compensazione finale sono restituite quote per le detrazioni già effettuate per gli anni di tale periodo.";

b) ai paragrafi 3 -sexies, 3 -quinquies, 3 -quater e 3 -ter, la data "31 dicembre 2030" è sostituita da "31 dicembre 2035";

c) il paragrafo 3 bis è sostituito dal seguente:

"3 bis. Non sussiste l'obbligo di restituire quote per le emissioni di cui sono stati verificati la cattura e il trasporto ai fini dello stoccaggio permanente presso un impianto per il quale è in vigore un'autorizzazione a norma della direttiva n. 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*, o su base di reciprocità a partire dal 2031 presso un impianto in possesso di una valida autorizzazione allo stoccaggio geologico in un paese terzo il cui sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra sia collegato all'EU ETS a norma dell'articolo 25 della presente direttiva e riguardo al quale la Commissione adotti una decisione di esecuzione che conferma l'esistenza di garanzie sufficienti in relazione alle norme di cui alla direttiva 2009/31/CE, e a condizione che l'impianto non sia utilizzato per il recupero assistito di petrolio o gas.

_____

* 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).";

d) il paragrafo 3 ter è sostituito dal seguente:

"3 ter. Non sussiste l'obbligo di restituire quote per le emissioni di biossido di carbonio che si ritiene siano state catturate e utilizzate in maniera tale da risultare:

a) legate chimicamente in modo permanente così 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, o

b) legate chimicamente in modo da essere rilasciate principalmente nelle attività elencate nell'allegato I e soggette all'obbligo di restituzione di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

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 o legati chimicamente, ai sensi del primo comma del presente paragrafo, ed elenca i tipi di usi che si ritiene soddisfino o meno tali requisiti. Tali atti delegati possono stabilire soglie de minimis per il rischio di non conformità a tali requisiti e possono introdurre misure, quali obblighi di restituzione parziale, per far fronte ai rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio in caso di superamento di tali soglie.";

e) il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

"9. Gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, cancellano le unità di cui all'articolo 11 bis solo per quanto riguarda il quantitativo notificato dallo Stato membro, a norma del paragrafo 6, per il periodo di conformità a CORSIA in questione. La cancellazione è effettuata entro il 31 gennaio 2025 per le emissioni del periodo dal 2021 al 2023, entro il 31 gennaio 2028 per le emissioni del periodo dal 2024 al 2026, entro il 31 gennaio 2031 per le emissioni del periodo dal 2027 al 2029, entro il 31 gennaio 2034 per le emissioni del periodo dal 2030 al 2032 ed entro il 31 gennaio 2037 per le emissioni del periodo dal 2033 al 2035.";

23) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 12 bis

Introduzione graduale delle prescrizioni per l'incenerimento di rifiuti e il coincenerimento di rifiuti

Gli impianti di incenerimento e coincenerimento di rifiuti soggetti al sistema a partire dal 2031 sono tenuti a restituire quote secondo il calendario seguente:

a) 25 % delle emissioni verificate comunicate per il 2031 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;

b) 50 % delle emissioni verificate comunicate per il 2032 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;

c) 75 % delle emissioni verificate comunicate per il 2033 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;

d) 100 % delle emissioni verificate comunicate per il 2034 e per ogni anno successivo a norma dell'articolo 12.

In deroga al primo paragrafo, gli Stati membri possono esentare dall'obbligo di restituire quote fino al 31 dicembre 2035 gli impianti di incenerimento e coincenerimento di rifiuti situati nelle regioni ultraperiferiche ai sensi dell'articolo 349 TFUE.

Articolo 12 ter

Clausola di esenzione per l'incenerimento di rifiuti e il coincenerimento di rifiuti

1. In deroga agli articoli 12 e 12 bis, l'autorità competente dello Stato membro può esentare dall'obbligo di restituire quote per le emissioni di un dato anno di riferimento fino al 2035 gli impianti che rientrano nell'attività "Incenerimento di rifiuti e coincenerimento di rifiuti" di cui all'allegato I, purché lo Stato membro dimostri che sussistono almeno due delle tre condizioni seguenti:

a) nello Stato membro interessato è in vigore una tassa nazionale sul carbonio per le emissioni degli anni dal 2031 al 2035 che copre l'attività di cui all'allegato I; la legislazione nazionale che fissa le aliquote applicabili per gli anni dal 2031 al 2035 è entrata in vigore entro la data di notifica conformemente al 31 luglio 2029; per l'anno di riferimento, la tassa nazionale sul carbonio dello Stato membro interessato effettivamente pagata dal soggetto regolamentato è superiore al prezzo medio di aggiudicazione dell'asta del sistema per lo

scambio di quote di emissioni stabilito a norma del presente capo, adeguato alla luce dell'introduzione graduale settoriale conformemente all'articolo 12 bis; lo Stato membro interessato comunica alla Commissione eventuali modifiche successive della tassa nazionale sul carbonio;

b) lo Stato membro interessato ha predisposto le politiche necessarie a conseguire gli obiettivi stabiliti all'articolo 11, paragrafo 2, lettere d) ed e), della direttiva 2008/98/CE ed è sulla buona strada per raggiungerli;

c) lo Stato membro interessato ha predisposto le politiche necessarie a conseguire l'obiettivo stabilito all'articolo 5, paragrafo 5, della direttiva 1999/31/CE ed è sulla buona strada per raggiungerlo.

2. Lo Stato membro interessato cancella dal totale delle quote che deve mettere all'asta a norma dell'articolo 10, per ogni anno di riferimento, un quantitativo di quote pari alle emissioni verificate degli impianti pertinenti per l'anno di riferimento. Le quote sono cancellate conformemente agli atti delegati adottati in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 4.

3. Entro il 31 luglio 2029 lo Stato membro interessato notifica alla Commissione la richiesta di esenzione, nella quale dimostra che sussistono almeno due delle tre condizioni di cui al paragrafo 1 e indica il corrispondente quantitativo di quote da cancellare a norma del paragrafo 2.

4. L'esenzione entra in vigore se, entro tre mesi dalla notifica di cui al presente paragrafo, la Commissione non solleva obiezioni all'applicazione di tale esenzione per motivi di non conformità della misura notificata alle condizioni di cui al presente paragrafo.

5. Il quantitativo di quote da cancellare a norma del paragrafo 2 non incide sulle risorse proprie del bilancio dell'Unione a norma della decisione (UE, Euratom) 2020/2053 del Consiglio, se istituite in applicazione dell'articolo 311, terzo comma, TFUE a partire dai proventi della vendita all'asta di quote a norma dell'articolo 10 della presente direttiva.

6. Gli impianti interessati continuano a rispettare integralmente gli obblighi di cui all'articolo 14 sul monitoraggio e la comunicazione delle proprie emissioni e all'articolo 15 sulla verifica e l'accreditamento.";

24) l'articolo 14 è così modificato:

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

"Alla Commissione sono conferite le competenze per adottare atti di esecuzione concernenti le modalità dettagliate di monitoraggio e comunicazione delle emissioni, e se opportuno dei dati di attività, in relazione alle attività che figurano all'allegato I della presente direttiva, nonché degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO_2 nelle tratte per le 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 su quanto prescritto 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 dal CO_2 nelle prescrizioni relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni e dei loro effetti, inclusi gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO_2. 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. Essi precisano l'ordine di cattura e le modalità per contabilizzare le emissioni di CO_2 catturata da una combinazione di fonti con fattore di emissione pari a zero e fonti con fattore di emissione non pari a zero. Specificano inoltre le modalità per tenere conto delle emissioni dei combustibili sintetici, garantendo che siano contabilizzate ed evitando la doppia contabilizzazione. Il carbonio legato chimicamente nei combustibili sintetici è considerato emesso dall'attività di distribuzione di combustibili sintetici di cui all'allegato I.";

b) è inserito il paragrafo seguente:

"1 bis. Gli atti di cui al paragrafo 1 prevedono la possibilità per i gestori, gli operatori aerei e le società di navigazione di compensare le loro emissioni da combustibili fossili con unità di assorbimento permanente interno del carbonio generate mediante lo stoccaggio delle loro emissioni biogeniche che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva e certificate a norma del regolamento (UE) 2024/3012, evitando nel contempo il doppio conteggio di tali emissioni negative.";

25) l'articolo 19 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il secondo comma è soppresso.

b) dopo il paragrafo 1 è inserito il paragrafo seguente:

"1 bis. Nel periodo fino al 2040 la Commissione utilizza un massimo di 5 milioni di quote del quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 per coprire le spese connesse al funzionamento e alla gestione dell'EU ETS, compreso il finanziamento del funzionamento del registro dell'Unione.

Tali quote sono messe all'asta conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva e i proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Qualora le quote accantonate a norma del primo comma del presente paragrafo non siano messe all'asta ai fini ivi stabiliti prima del 2041, esse sono utilizzate per incrementare il quantitativo disponibile per i nuovi entranti a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7.

Gli atti di cui al paragrafo 3 del presente articolo specificano le condizioni, le modalità e le procedure in base alle quali l'amministratore centrale designato dalla Commissione in applicazione dell'articolo 20, paragrafo 1, utilizza i proventi della vendita all'asta delle quote a norma del presente paragrafo.";

26) l'articolo 20 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. La Commissione designa un amministratore centrale incaricato di tenere un registro dell'Unione nel quale sono registrate le operazioni di rilascio, trasferimento e cancellazione di quote di emissioni.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. L'amministratore centrale esegue controlli automatici su ogni operazione figurante nel registro dell'Unione onde verificare che il rilascio, il trasferimento e la cancellazione delle quote di emissioni non siano viziati da irregolarità.";

c) il paragrafo 3 è soppresso;

27) l'articolo 21 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva. La relazione riserva un'attenzione particolare alle modalità di assegnazione delle quote di emissione, al funzionamento dei registri, all'applicazione delle misure di attuazione in materia di monitoraggio e comunicazione, alla verifica e all'accreditamento e alle questioni riguardanti il rispetto della presente direttiva e il trattamento fiscale delle quote, se del caso. La prima relazione è trasmessa alla Commissione entro il 30 giugno per ciascun anno di riferimento. La relazione è redatta sulla scorta di un questionario o di uno schema adottato dalla Commissione sotto forma di atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2. Il questionario o lo schema è messo a disposizione degli Stati membri almeno sei mesi prima del termine per la presentazione della prima relazione e con quanto più anticipo possibile rispetto al termine per la presentazione delle relazioni annuali successive, se del caso in seguito a un processo di consultazione degli Stati membri in merito alla revisione del questionario.";

b) il paragrafo 2 è soppresso;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La Commissione organizza uno scambio d'informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri sugli sviluppi riguardanti l'assegnazione delle quote, il funzionamento dei registri, il monitoraggio, la comunicazione, la verifica, l'accreditamento, le tecnologie dell'informazione e il rispetto della presente direttiva.";

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Ogni tre anni, la relazione di cui al paragrafo 1 riserva un'attenzione particolare anche alle misure equivalenti adottate per gli impianti di dimensioni ridotte esclusi dall'EU ETS. La questione delle misure equivalenti adottate per gli impianti di dimensioni ridotte è presa in considerazione anche in sede di scambio di informazioni di cui al paragrafo 2.";

28) l'articolo 23 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, all'articolo 3 octies bis bis, all'articolo 3 octies bis ter, all'articolo 9 quater, all'articolo 10, paragrafo 4, all'articolo 10 bis, paragrafi 1, 8 e 8 bis, all'articolo 10 bis, paragrafo 3 sexies, all'articolo 10 ter, paragrafo 5, all'articolo 10 quater ter, paragrafo 9, all'articolo 10 quater quater, paragrafo 6, all'articolo 10 quater quinquies, paragrafo 7, all'articolo 10 quater sexies, paragrafo 9, 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 25 ter, paragrafi 6 e 7, 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.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La delega di potere di cui al paragrafo 2 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.";

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli menzionati al paragrafo 2 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.";

29) l'articolo 25 bis è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire quote per le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2035 dai voli da o verso gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo.";

b) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. Se gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, effettuano voli tra uno Stato membro e uno Stato che figura nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, oppure voli tra due Stati che figurano in tale atto di esecuzione, compresi i voli tra la Svizzera, il Regno Unito e gli Stati che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, e tali Stati consentono loro di utilizzare unità diverse da quelle figuranti nell'elenco adottato a norma dell'articolo 11 bis, paragrafo 8, e che potrebbero portare a una distorsione significativa della concorrenza, alla Commissione sono conferite le competenze per adottare, su richiesta di uno Stato membro, atti di esecuzione che autorizzano tali operatori aerei a utilizzare altri tipi di unità in aggiunta a quelli nell'elenco o a non attenersi alle condizioni di cui all'articolo 11 bis, paragrafi 2 e 3, per le emissioni dei suddetti voli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

30) è inserito il seguente articolo 25 ter:

"Articolo 25 ter

ETS come servizio

1. Ai paesi terzi possono essere forniti sostegno amministrativo e tecnico e coordinamento per agevolare la fissazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra ("ETS come servizio"), in particolare per quanto riguarda le emissioni delle seguenti attività:

a) trasporto aereo come da allegato I per quanto riguarda le emissioni dei voli tra il SEE e il paese terzo;

b) trasporto marittimo come da allegato I per il restante cinquanta per cento (50 %) delle emissioni rilasciate durante le tratte tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione del paese terzo al di fuori dell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis.

Tale sostegno è fornito per le emissioni del trasporto aereo al più presto dall'anno di riferimento 2027 e per le emissioni del trasporto marittimo al più presto dall'anno di riferimento 2029.

2. Se il prezzo delle emissioni del trasporto aereo o marittimo è fissato a norma del paragrafo 1, con un massimale assoluto per le emissioni, il paese terzo beneficia di entrate per la lotta ai cambiamenti climatici come segue:

a) per il trasporto aereo, per il cinquanta per cento (50 %) delle attività di trasporto aereo tra il SEE e il paese terzo;

b) per il trasporto marittimo, per il restante cinquanta per cento (50 %) delle emissioni rilasciate durante le tratte tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione del paese terzo al di fuori dell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis.

In assenza di aste nazionali, le quote sono messe all'asta dall'Unione sulla piattaforma d'asta comune designata in applicazione dell'atto delegato adottato conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva e secondo i principi e le modalità di cui alla medesima disposizione, e i proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509. I proventi della vendita all'asta di tali quote sono trasferiti al paese terzo.

3. Se le quote sono messe all'asta dall'Unione a norma del paragrafo 2 del presente articolo, il quantitativo di quote a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 è aumentato per tenere conto della copertura delle emissioni dei trasporti aerei e marittimi di cui al paragrafo 1 del presente articolo, sulla base delle relative emissioni nell'anno più recente per il quale sono disponibili dati. Il fattore di riduzione lineare si applica anche a tali quote.

4. Prima che siano poste in essere le procedure amministrative nazionali nei paesi terzi interessati, gli Stati membri che amministrano gli operatori aerei e le società di navigazione pertinenti espletano funzioni amministrative nei loro confronti. È garantita un'interazione ottimale per l'amministrazione degli operatori aerei e delle società di navigazione e per un'applicazione efficace.

5. La Commissione, assistita dall'EMSA, si adopera per mettere a disposizione gli strumenti e gli orientamenti di cui all'articolo 18 ter, paragrafo 2.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di modificare l'articolo 3 octies bis, paragrafo 1, per quanto riguarda la copertura del resto delle emissioni rilasciate durante le tratte tra i porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e i porti di scalo di un paese terzo cui è fornito sostegno a norma del presente articolo.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare il presente articolo con norme sul funzionamento dell'ETS come servizio, per garantirne l'attuazione in conformità del presente articolo.";

31) l'articolo 28 bis è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

(i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) tutte le emissioni prodotte dai voli in partenza da un aerodromo situato in una regione ultraperiferica o in dipendenze e territori di uno Stato membro verso Stati non appartenenti al SEE, a eccezione dei voli verso aerodromi situati nel Regno Unito o in Svizzera e da e verso Gibilterra, in ogni anno civile dal 1º gennaio 2029 al 31 dicembre 2032, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 ter, fatta eccezione per gli operatori aerei che effettuano voli tra due diversi Stati con emissioni annue totali inferiori a 10 000 tonnellate annue calcolate conformemente all'allegato I;";

(ii) dopo la lettera b) sono aggiunte le lettere seguenti:

"c) tutte le emissioni prodotte dai voli da e verso i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, diversi dagli Stati il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione;

d) tutte le emissioni prodotte dai voli da e verso aerodromi situati in Stati non appartenenti al SEE, a eccezione dei voli verso aerodromi situati nel Regno Unito o in Svizzera e da e verso Gibilterra, in ogni anno civile dal 1º gennaio 2027 al 31 dicembre 2028, fatta eccezione per gli operatori aerei che effettuano voli tra due diversi Stati con emissioni annue totali inferiori a 10 000 tonnellate calcolate conformemente all'allegato I, per i quali in ogni anno civile dal 1º gennaio 2027 al 31 dicembre [2027/l'anno prima dell'entrata in vigore della presente direttiva];

e) tutte le emissioni prodotte dai voli verso aerodromi che si trovano a oltre 5 000 km dall'aerodromo di Francoforte e situati in Stati non appartenenti al SEE in ogni anno civile dal 1º gennaio 2029 al 31 dicembre 2032, fatta eccezione per gli operatori aerei che effettuano voli tra due diversi Stati con emissioni annue totali inferiori a 10 000 tonnellate calcolate conformemente all'allegato I. Il presente punto si applica anche agli aerodromi situati a meno di 5 000 km dall'aerodromo di Francoforte, in Stati non appartenenti al SEE e con emissioni annue da voli in partenza dal SEE e diretti verso tali aerodromi inferiori a 15 000 tonnellate.";

(iii) è aggiunto il comma seguente:

"A decorrere dal 1º gennaio 2027, ogniqualvolta sia estesa la copertura dei voli interessati dagli obblighi di cui all'articolo 12, paragrafo 3, il quantitativo totale di quote da assegnare agli operatori aerei a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 5, è aumentato annualmente di un numero di quote pari alle emissioni di tali voli due anni prima che l'estensione diventi effettiva, e dall'anno successivo detto quantitativo è soggetto all'applicazione del fattore lineare di cui all'articolo 9. Tale quantitativo dovrebbe essere ridotto di un quantitativo pari alle riduzioni totali degli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), derivanti da un obbligo di compensazione a norma dell'articolo 12, paragrafo 6.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In deroga all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, il quantitativo di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta per il periodo dal 1º gennaio 2027 al 31 dicembre 2032 è ridotto in modo da corrispondere alla sua quota di emissioni attribuite al trasporto aereo generate dai voli ai quali non si applicano le deroghe di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 8, e al paragrafo 1, lettere da a) a e), del presente articolo.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. In deroga agli articoli 3 octies, 12, 15 e 18 bis, se un operatore aereo conta emissioni annue totali inferiori a 25 000 tonnellate di CO_2, calcolate conformemente all'allegato I, "Trasporto aereo", lettera j), o se conta emissioni annue totali inferiori a 10 000 tonnellate di CO_2 soggette all'obbligo di restituzione a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), senza tenere conto delle emissioni per le quali l'obbligo di restituzione si considera ottemperato a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 8, o dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, le sue emissioni sono considerate verificate se determinate utilizzando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato ai sensi del regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione* e alimentato da Eurocontrol con i dati del proprio dispositivo di supporto all'ETS. Gli Stati membri possono mettere in atto procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali, purché tali procedure forniscano una precisione non inferiore a quella assicurata dallo strumento per emettitori di entità ridotta.

---

* Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 luglio 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte (GU L 175 del 10.7.2010, pag. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/606/oj).";

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

"6. Oltre al quantitativo riservato per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione e di energia elettrica a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, tenendo conto della restrizione provvisoria dell'ambito geografico di applicazione conformemente all'articolo 28 bis, paragrafo 1, lettera d), al massimo altri 110 milioni delle quote di cui al paragrafo 1, terzo comma, sono

riservati ai fini di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, fino al 31 dicembre 2040.

A decorrere dal 1º gennaio 2029, il quantitativo è disponibile per tutti i voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE, con le restrizioni per i voli d'affari di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6. A decorrere da tale data, le ultime due frasi dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, primo comma, non si applicano all'assegnazione di quote a norma di tale articolo.";

32) all'articolo 28 ter è aggiunto il paragrafo seguente:

"4. Entro il 1º luglio 2032 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta l'integrità ambientale della misura mondiale basata sul mercato dell'ICAO, compresa la sua ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, il livello di partecipazione alla compensazione ai sensi di CORSIA, la sua applicabilità, la trasparenza, le sanzioni in caso di non conformità, i processi di partecipazione pubblica, la qualità dei crediti di compensazione, il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni, i registri, la rendicontabilità nonché le norme relative all'uso dei biocarburanti, prestando particolare attenzione agli sviluppi intercorsi dal 2027. La Commissione pubblica tale relazione entro il 1º luglio 2032.

La relazione della Commissione è corredata da una proposta legislativa di modifica della presente direttiva, se del caso, che sia coerente con l'obiettivo di contenimento della temperatura previsto dall'accordo di Parigi, con l'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2040 in tutti i settori economici e con l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica al più tardi entro il 2050, e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione. Se del caso, la proposta circoscrive l'applicazione dell'EU ETS ai voli tra due aerodromi situati in Stati del SEE, verso aerodromi in Svizzera e nel Regno Unito e da e verso Gibilterra qualora dalla relazione emerga che:

a) CORSIA è stato rafforzato in linea con il suo obiettivo globale indicativo a lungo termine al fine di conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi; e

b) gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, rappresentano più del 70 % delle emissioni del trasporto aereo internazionale secondo i dati disponibili più recenti.";

33) l'articolo 30 è così modificato:

a) al paragrafo 7, primo comma, la nota a piè di pagina è soppressa;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

"9. Entro il 31 dicembre 2034 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta l'opportunità di includere nell'EU ETS le emissioni generate dalle discariche. A tale riguardo la Commissione tiene conto di eventuali prove di diversione dei rifiuti verso lo smaltimento in discarica. La Commissione può, se del caso, accludere a tale relazione una proposta legislativa volta ad assoggettare le discariche all'EU ETS.";

34) all'articolo 30 quaterdecies, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"Gli Stati membri garantiscono la visibilità della fonte di finanziamento delle azioni o dei progetti finanziati dai proventi delle aste dell'EU ETS di cui determinano l'uso

in conformità dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, dell'articolo 10, paragrafo 3, e dell'articolo 30 quinquies, paragrafo 6, attenendosi a quanto prescritto al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.

35) gli allegati da I a V sono modificati come stabilito negli allegati della presente direttiva.

Articolo 2

Modifiche della decisione (UE) 2015/1814

L'articolo 1 della decisione (UE) 2015/1814 è così modificato:

1) al paragrafo 4 bis, il primo comma è sostituito dal seguente:

"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 nell'ambito dell'EU ETS, ad esclusione delle emissioni prodotte dai voli sulle rotte interessate dalla compensazione, calcolata a norma dell'articolo 12, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE, tra il 1º gennaio 2024 e il 31 dicembre dell'anno in questione. Il calcolo comprende anche 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, durante il periodo compreso tra il 1º gennaio 2012 e il 31 dicembre 2023.";

2) al paragrafo 5, il primo comma è sostituito dal seguente:

"In un determinato anno, se il numero totale di quote in circolazione è compreso tra 833 e 947 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 1º settembre di tale anno. Se il numero totale di quote in circolazione è superiore a 947 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 integrare nella riserva per un periodo di 12 mesi a partire del 1º settembre di tale anno è pari al 12 % del numero totale di quote in circolazione. A decorrere dal 2029, le soglie di 833 milioni e 947 milioni di cui al presente paragrafo diminuiscono ogni anno del 4 %, arrotondato al milione più vicino, come indicato nell'allegato.";

3) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. In un determinato anno, se il numero totale di quote in circolazione è compreso tra 300 e 400 milioni, dalla riserva è svincolato un numero di quote pari alla differenza tra 400 milioni e il numero totale di quote in circolazione. Se il numero totale di quote in circolazione è inferiore a 300 milioni, dalla riserva sono svincolati 100 milioni di quote.

A decorrere dal 2029, le soglie di 400 milioni e 300 milioni e il quantitativo di 100 milioni di quote da svincolare dalla riserva di cui al comma precedente diminuiscono ogni anno del 4 %, arrotondato al milione più vicino, come indicato nell'allegato.

Se il numero di quote nella riserva è inferiore al quantitativo da svincolare conformemente al presente paragrafo, il quantitativo di quote svincolate corrisponde al numero di quote presenti nella riserva.

Il quantitativo di quote svincolate conformemente al presente paragrafo è aggiunto al volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE.".

Articolo 3

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il 31 dicembre 2028 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1º gennaio 2029.

Tuttavia gli Stati membri applicano le disposizioni necessarie a conformarsi a quanto segue a decorrere dalle date indicate di seguito:

a) dal 1º gennaio 2031:

(i) articolo 1, punto 5), [per quanto riguarda il nuovo paragrafo 2 dell'articolo 3 octies bis, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE] [NB: la data potrebbe dover essere modificata per garantire che l'applicazione abbia inizio 2 anni dopo l'entrata in applicazione del regolamento MRV per il trasporto marittimo nel 2029];

(ii) allegato I, punto 1, lettera c), punti da iii) a v), riguardanti le modifiche delle attività di cattura di biossido di carbonio, trasporto di biossido di carbonio, utilizzo di biossido di carbonio, trattamento del biossido di carbonio e distribuzione di combustibili sintetici di cui alla ventiseiesima e ventisettesima riga e alle righe inserite dopo la ventottesima riga nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE;

a) dal 1º gennaio 2029: allegato I, punto 1, lettera c), punto vi), per quanto riguarda la voce "Trasporto marittimo" nella tabella dell'allegato I della direttiva 2003/87/CE;

b) dal 30 settembre 2029: articolo 1, punto 17), lettera d), riguardante l'articolo 10 bis, paragrafi 3 ter, 3 quater e 3 quinquies, della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il periodo quinquennale di assegnazione gratuita a partire dal 2031;

c) dal [data di applicazione delle disposizioni del regolamento MRV in materia di navi offshore]: articolo 1, punto 3), lettera e), per quanto riguarda l'articolo 3, lettera z) ("porto di scalo"), della direttiva 2003/87/CE.

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. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri adottano e pubblicano al più tardi entro il 31 dicembre 2027 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per

conformarsi all'articolo 1, punto 3), lettera b), punto 12) e punto 17), lettera e), della presente direttiva riguardanti le modifiche dell'articolo 3, lettera h), e l'introduzione dell'articolo 6, paragrafo 4, e dell'articolo 10 bis, paragrafo 3 septies, della direttiva 2003/87/CE. Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1º gennaio 2028.

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.

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

L'elenco che figura nell'allegato della decisione delegata (UE) 2019/708 continua ad applicarsi fino al 31 dicembre 2040.

Articolo 5

Entrata in vigore e applicazione

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

2. Gli articoli seguenti si applicano dal 30 settembre 2027:

   a) articolo 1, punto 15), lettera b), punti i) e ii), riguardanti le modifiche dell'articolo 10 bis, paragrafo 1 bis, della direttiva 2003/87/CE;

   b) articolo 1, punto 15), lettere g) e i), riguardanti le modifiche dell'articolo 10 bis, paragrafi 5 ter e 7, della direttiva 2003/87/CE;

   c) articolo 1, punto 17), riguardante l'introduzione degli articoli 10 quater quater, 10 quater quinquies e 10 quater sexies della direttiva 2003/87/CE;

   d) articolo 1, punto 25), lettera b), riguardante le modifiche che introducono il paragrafo 1 bis nell'articolo 19, della direttiva 2003/87/CE.

   e) articolo 1, punto 15), lettera c), punto i), riguardante la modifica che inserisce un nuovo comma dopo l'articolo 10 bis, paragrafo 2, secondo comma.

3. Gli articoli seguenti si applicano dal 1º gennaio 2029:

   a) articolo 1, punto 14), lettera c), riguardante le modifiche dell'articolo 10, paragrafo 3;

   b) articolo 1, punto 15), lettera c), punto ii), riguardante l'introduzione delle lettere da f) a i) all'articolo 10 bis, paragrafo 2, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE;

4. L'articolo 1, punto 15), lettera b), punto iii), riguardante l'uso delle quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita, lettera f), riguardante la sostituzione dell'articolo 10 bis, paragrafo 5 bis, lettera j), riguardante la soppressione dell'articolo 10 bis, paragrafi 8 e 8 bis, della direttiva 2003/87/CE, punto 17), riguardante l'inserimento dell'articolo 10 quater ter della direttiva 2003/87/CE, punto 18), riguardante le modifiche dell'articolo 10 quinquies della direttiva 2003/87/CE, punto 20), riguardante le modifiche dell'articolo 10 septies della

direttiva 2003/87/CE e punto 35), riguardante le modifiche dell'allegato II ter della direttiva 2003/87/CE, si applicano a decorrere dal 1º gennaio 2031.

La Commissione provvede affinché:

c) i progetti in corso approvati o selezionati per il finanziamento a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8, prima del 1º gennaio 2031 restano ammissibili a ricevere gli esborsi conformemente alle norme in vigore al momento dell'approvazione;

d) i fondi non attribuiti al 31 dicembre 2030 siano trasferiti all'articolo 10 quater quater.

Articolo 6

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA E DIGITALE LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 3
1.1. Titolo della proposta/iniziativa 3
1.2. Settore/settori interessati 3
1.3. Obiettivi 3
1.3.1. Obiettivi generali 3
1.3.2. Obiettivi specifici 3
1.3.3. Risultati e incidenza previsti 3
1.3.4. Indicatori di prestazione 3
1.4. La proposta/iniziativa riguarda: 4
1.5. Motivazione della proposta/iniziativa 4
1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa 4
1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli. 4
1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe 4
1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti 5
1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione 5
1.6. Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria 6
1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti 6
2. MISURE DI GESTIONE 8
2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni 8
2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo 8
2.2.1. Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti 8
2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli 8
2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto tra costi del controllo e valore dei fondi gestiti) e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura) 8
2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità 9
3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 10

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate 10
3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti 12
3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi 12
3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato 12
3.2.1.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne 17
3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi 22
3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi 24
3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato 24
3.2.3.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne 24
3.2.3.3. Totale degli stanziamenti 24
3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane 25
3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato 25
3.2.4.2. Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne 26
3.2.4.3. Fabbisogno totale di risorse umane 26
3.2.5. Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali 28
3.2.6. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale 28
3.2.7. Partecipazione di terzi al finanziamento 28
3.3. Incidenza prevista sulle entrate 29
4. DIMENSIONI DIGITALI 29
4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale 30
4.2. Dati 30
4.3. Soluzioni digitali 31
4.4. Valutazione dell'interoperabilità 31
4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale 32

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE, la decisione (UE) 2015/1814 e i regolamenti (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 per stimolare la competitività e la decarbonizzazione efficace sotto il profilo dei costi

1.2. Settore/settori interessati

Azione per il clima

Rubrica 2 — Competitività, prosperità e sicurezza

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

La presente proposta si prefigge di garantire che l'EU ETS continui a contribuire nel modo più efficace sotto il profilo dei costi, economicamente efficiente e sicuro all'obiettivo generale di conseguire la neutralità in termini di emissioni di carbonio in tutti i settori entro il 2050 e al traguardo per il 2040, tenendo conto del quadro più ampio di politiche e della necessità che tutti i settori contribuiscano agli sforzi dell'UE in materia di clima, facendo crescere nel contempo la nostra economia e preservando la competitività.

1.3.2. Obiettivi specifici

• Obiettivo 1.1 Incentivare ulteriori riduzioni delle emissioni: garantire che l'EU ETS contribuisca in modo efficace sotto il profilo dei costi agli sforzi in tutti i settori dell'economia (compresi i trasporti) volti a conseguire riduzioni delle emissioni dell'UE in linea con la neutralità climatica e contribuire in modo efficace sotto il profilo dei costi alla quota equa dell'UE di riduzioni delle emissioni in tutti i settori dell'economia. Per O1.1 sono stati individuati gli obiettivi specifici di seguito indicati.

o Obiettivo specifico 1.1.1 Catalizzare gli investimenti nelle tecnologie di decarbonizzazione (sia innovative che pronte per l'espansione/la diffusione) che attualmente non sono ancora economicamente attraenti (ossia la maggior parte delle tecnologie necessarie per far fronte alle emissioni nelle industrie ad alta intensità energetica, in particolare gli investimenti in tecnologie di decarbonizzazione mature negli Stati membri ad alta intensità di carbonio e a basso reddito).

o Obiettivo specifico 1.1.2 Garantire che il segnale completo del prezzo del carbonio sia applicato alle fonti di emissione che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, ma che sarebbero adatte a rientrarvi, e ai settori in cui attualmente il segnale è attenuato.

o Obiettivo specifico 1.1.3 Affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

• Obiettivo 1.2 Realizzare un obiettivo prestabilito di riduzione delle emissioni previsto dal pacchetto strategico 2040 e con un calcolo delle emissioni nette: valutare se le emissioni lorde nell'ambito dell'EU ETS possano essere aumentate senza compromettere il contributo dei settori alle riduzioni nette delle emissioni in tutti i settori dell'economia in linea con la neutralità climatica, anche valutando se gli sforzi

di riduzione delle emissioni possano essere integrati da assorbimenti di carbonio. Per O1.2 sono stati individuati gli obiettivi specifici di seguito indicati.

o Obiettivo specifico 1.2.1 Valutare in che modo gli assorbimenti di carbonio possano essere integrati nell'EU ETS con sufficienti garanzie ambientali, preservando nel contempo l'efficienza in termini di costi nel conseguimento degli obiettivi dell'ETS/dell'UE in materia di clima.

o Obiettivo specifico 1.2.2 Adeguare il massimale dell'EU ETS in linea con il traguardo prestabilito.

• Obiettivo 1.3 Garantire un'azione efficace dell'UE per il clima in materia di emissioni dei trasporti.

Garantire un'azione efficace dell'UE per il clima significa garantire che vi sia un prezzo del carbonio significativo per la quota equa di emissioni dei trasporti internazionali dell'UE.

• Per il trasporto aereo, l'obiettivo è garantire un prezzo del carbonio significativo sulla quota equa di emissioni del trasporto aereo internazionale dell'UE, che può costituire un'integrazione di CORSIA.

• Per il trasporto marittimo, l'obiettivo è garantire la coerenza tra le misure a medio termine dell'IMO e l'EU ETS, affrontando nel contempo il possibile rischio di una duplicazione significativa degli oneri quando (e se) vengono effettuati pagamenti a causa dei regolamenti IMO in relazione alle emissioni con prezzo già fissato nell'ambito dell'EU ETS per il settore marittimo, in modo da evitare arretramenti dal punto di vista ambientale.

Per O1.3 sono stati individuati gli obiettivi specifici di seguito indicati:

o Obiettivo specifico 1.3.1 Garantire un'azione efficace per quanto riguarda la quota equa di emissioni dal trasporto aereo dell'UE

o Obiettivo specifico 1.3.2 Preservare l'efficacia dell'attuazione dell'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo.

• Obiettivo 2.1 Garantire un funzionamento efficiente del mercato: significa garantire che, nonostante un mercato in calo, vi sia sufficiente liquidità nel mercato in modo da evitare frizioni nelle negoziazioni e un'eccessiva volatilità dei prezzi. Per O2.1 sono stati individuati gli obiettivi specifici di seguito indicati.

o Obiettivo specifico 2.1.1 Aumentare le dimensioni del mercato.

o Obiettivo specifico 2.1.2 Adeguare i parametri della riserva stabilizzatrice del mercato.

• Obiettivo 2.2 Garantire un modello operativo sicuro e conforme per un registro dell'Unione migliorato e, in particolare, per il suo finanziamento.

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

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

L'attuale legislazione ETS è stata rivista nel 2023 per conseguire una riduzione del 62 % delle emissioni nell'ambito dell'EU ETS entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. Dopo tale riesame, l'UE ha adottato un obiettivo giuridicamente vincolante di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra del 90 % entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990, al fine di mantenere la rotta verso il conseguimento della neutralità climatica entro il 2050.

La presente iniziativa stabilisce il contributo dell'EU ETS al quadro post-2030. I principali impatti attesi sono i seguenti:

- allineare l'ambizione dell'ETS all'obiettivo per il 2040;

- integrare gli assorbimenti permanenti interni di carbonio nell'EU ETS attraverso uno strumento pubblico, creando uno spazio di emissione supplementare per i settori in cui è più difficile abbattere le emissioni e sostenendo l'espansione dell'industria degli assorbimenti di carbonio;

- riformare la riserva stabilizzatrice del mercato per meglio attrezzarla in modo da poter affrontare situazioni di scarsità, sostenendo la liquidità del mercato.

- estendere l'assegnazione gratuita, progressivamente subordinata alla presentazione di piani per la neutralità climatica e all'attuazione di investimenti, e la compensazione dei costi indiretti oltre il periodo attualmente previsto dalla normativa;

- aumentare il sostegno finanziario all'innovazione e agli investimenti nella decarbonizzazione, anche per il settore industriale, in modo che una quota maggiore dei proventi dell'EU ETS sia restituita alle imprese, in particolare tramite la Banca per la decarbonizzazione industriale;

- proseguire il sostegno alle innovazioni a basse emissioni di carbonio e il rafforzamento della competitività tramite il Fondo per l'innovazione;

- rafforzare i requisiti relativi ai proventi delle aste da destinare agli Stati membri e aumentare la visibilità;

- continuare a sostenere la modernizzazione dei sistemi energetici negli Stati membri a basso reddito. Rafforzare il Fondo per la modernizzazione aggiornando i criteri di ammissibilità e la chiave di distribuzione e continuare a ridistribuire il 10 % del volume d'asta, garantendo una fissazione efficace del prezzo del carbonio della quota equa di emissioni dei trasporti internazionali dell'UE attraverso un'adeguata applicazione dell'EU ETS ai voli in partenza, anche evitando di far pagare due volte per le emissioni di carbonio attraverso un meccanismo di detrazione dei costi di compensazione CORSIA;

- istituire un sostegno specifico e diretto per la diffusione dei carburanti sostenibili per il trasporto aereo e marittimo prodotti nell'UE, delle tecnologie pulite e dell'idrogeno.

- estendere l'ambito di applicazione dell'ETS per il trasporto marittimo a categorie specifiche di piccole navi per far fronte al rischio di elusione;

- semplificare le misure per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica nel settore marittimo;

- introdurre elementi di semplificazione mirati che vanno a vantaggio dell'industria e delle autorità pubbliche riducendo i costi amministrativi di conformità e migliorando l'attuazione del sistema;

- consentire un percorso di decarbonizzazione per le industrie con emissioni difficili da abbattere integrando l'incenerimento dei rifiuti urbani nell'ambito di applicazione dell'EU ETS e porre il punto di adempimento della CCU a valle per i prodotti e a livello di trattamento o distribuzione per gli elettrocarburanti;

- garantire mezzi finanziari per istituire un registro dell'Unione rafforzato che ospiterà le attività di attuazione e gestirà in modo sicuro gli strumenti finanziari.

1.3.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Indicatore n. 1: livello di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE nell'obiettivo di riduzione del 90 % entro il 2040 rispetto al 1990, con un contributo fino a cinque punti percentuali da crediti internazionali di alta qualità, come sancito dalla normativa europea sul clima.

Indicatore n. 2: livello di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei settori soggetti al sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) vigente nel 2040 e livello di assorbimenti permanenti interni di carbonio.

I livelli di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE sono comunicati ai sensi del regolamento (UE) 2018/1999 e di altri atti di diritto derivato concernenti il monitoraggio e la comunicazione nel quadro dell'ETS.

Indicatore n. 3: istituzione e gestione di un modello di funzionamento migliorato per il registro dell'Unione.

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

☐ una nuova azione;

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria[77];

✓ la proroga di un'azione esistente;

☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva e la Commissione elabora le misure di esecuzione pertinenti.

Ulteriori misure per sviluppare le pertinenti misure di esecuzione, a partire dall'adozione della direttiva, comprenderanno la revisione e l'adozione di una serie di atti legislativi derivati. Ciò riguarderà in particolare gli atti di diritto derivato che stabiliscono norme dettagliate sulle modifiche dell'ambito di applicazione dell'EU ETS e sul funzionamento dei fondi, tra cui la Banca per la decarbonizzazione industriale e il meccanismo di stimolo degli investimenti nell'ambito del sistema ETS, il Fondo per l'innovazione e il Fondo per la modernizzazione.

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

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e sia l'azione internazionale che quella dell'UE possono essere efficaci nell'integrare e rafforzare l'azione a livello regionale, nazionale e locale. Poiché l'adeguamento dell'ETS al

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

traguardo 2040 in termini di riduzione dei gas a effetto serra nell'Unione avrà ripercussioni in numerosi settori economici, serve un'azione coordinata a livello dell'UE: un simile approccio ha probabilità nettamente maggiori di innescare la trasformazione necessaria, stimolando un cambiamento efficace sotto il profilo dei costi e la convergenza verso l'alto. Inoltre, molti degli elementi strategici valutati nel contesto della presente iniziativa sono caratterizzati da una dimensione rilevante per il mercato interno, in particolare le opzioni finalizzate alla protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i meccanismi di finanziamento focalizzati su basse emissioni di carbonio. L'azione dell'UE può anche ispirare e promuovere l'elaborazione di altre misure basate sul mercato.

In quanto mercato del carbonio, l'ETS incentiva la riduzione delle emissioni per mezzo di soluzioni efficaci sotto il profilo dei costi innanzitutto nelle attività che rientrano nel suo ambito di applicazione, ottenendo una maggiore efficienza grazie alle dimensioni di scala. L'attuazione di una misura analoga a livello nazionale creerebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati, rischiando di distorcere la concorrenza e comportare costi globali di abbattimento delle emissioni più elevati. La stessa logica vale per l'estensione della fissazione del prezzo del carbonio a nuovi settori.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

La direttiva ETS è uno strumento della politica dell'UE adottato nel 2003. Nel corso degli oltre 20 anni di funzionamento dell'EU ETS, la Commissione ha maturato una preziosa esperienza.

La presente proposta si basa sull'esperienza acquisita nelle precedenti revisioni e iniziative dell'EU ETS, tra cui la revisione più recente conclusa nel 2023, l'adozione di un obiettivo climatico giuridicamente vincolante per il 2040, la bussola per la competitività dell'UE, il patto per l'industria pulita e AccelerateEU. L'iniziativa si fonda altresì sul processo basato sui piani nazionali integrati per l'energia e il clima e sul quadro definito nel regolamento sulla governance.

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

L'incidenza prevista sulle spese e sul personale dal 2028 in poi è indicata solo a fini illustrativi e non pregiudica il prossimo quadro finanziario pluriennale. La fonte di finanziamento e la portata dell'impegno finanziario dell'Unione per il periodo successivo al 2027 rimangono subordinate all'esito dei negoziati interistituzionali sul QFP 2028-2034 e dovranno successivamente essere determinate attraverso la procedura di bilancio annuale. Tutti gli stanziamenti e le assegnazioni per il personale a partire dal 2028 sono indicativi.

La presente proposta è la prima di un pacchetto di misure finalizzate a definire il quadro per il conseguimento dell'obiettivo 2040 per l'economia nel suo complesso. La presente proposta si prefigge di garantire che l'EU ETS continui a contribuire in modo efficace sotto il profilo dei costi ed economicamente efficiente all'obiettivo generale di conseguire la neutralità in termini di emissioni di carbonio in tutti i settori entro il 2050 e al traguardo per il 2040, tenendo conto del quadro più ampio di politiche e della necessità che tutti i settori contribuiscano agli sforzi dell'UE in materia di clima, facendo crescere nel contempo la nostra economia e preservando la competitività.

La presente scheda finanziaria illustra le modalità con cui la Commissione propone di sopperire al fabbisogno di risorse avvalendosi di una combinazione di entrate con destinazione specifica esterne e fondi dell'UE (con finanziamenti dal Fondo europeo per la competitività per gli elementi attualmente finanziati dal programma LIFE). Si veda il punto 3 per ulteriori dettagli. La scheda finanziaria tiene conto del contributo dell'EU ETS alle risorse proprie dell'UE, secondo la proposta della Commissione per il prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP), in base alla quale il 30 % dei proventi delle aste appartenenti agli Stati membri sarebbe trasferito al bilancio dell'Unione a tal fine. La proposta limita i costi amministrativi aggiuntivi utilizzando, ove possibile, le strutture esistenti utilizzate per la direttiva.

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

La proposta comporta diverse modifiche all'ambito delle emissioni (e degli assorbimenti) coperto dall'ETS, nonché modifiche al funzionamento del sistema.

Propone di coprire il fabbisogno di risorse con una combinazione di entrate con destinazione specifica esterne e fondi del bilancio dell'UE (in particolare il Fondo europeo per la competitività per gli elementi attualmente coperti dal programma LIFE).

Cfr. punto 3: Incidenza finanziaria prevista della proposta.

1.6. Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria

☐ **Durata limitata**

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

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

✓ **Durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA

– e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti

✓ **Gestione diretta** a opera della Commissione:

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

– ✓ a opera delle agenzie esecutive.

☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri.

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

– ☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;

– ☐ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);

– ✓ alla Banca europea per gli investimenti e al Fondo europeo per gli investimenti;

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

– ☐ a organismi di diritto pubblico;

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

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

– ☐ a organismi o persone incaricati di attuare azioni specifiche della politica estera e di sicurezza comune a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea e indicati nel pertinente atto di base;

– ☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro o di diritto dell'Unione stabiliti in uno Stato membro e idonei ad essere incaricati, conformemente alla normativa settoriale, dell'esecuzione di fondi dell'Unione o delle garanzie di bilancio, nella misura in cui tali organismi sono controllati da organismi di diritto pubblico o da organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico e sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie, sotto forma di responsabilità in solido da parte degli organismi di controllo o di garanzie finanziarie equivalenti, che possono essere limitate, per ciascuna azione, all'importo massimo del sostegno dell'Unione.

Osservazioni

L'amministrazione delle quote ETS è soggetta alla legislazione di cui sono responsabili i servizi della Commissione. Il Fondo per l'innovazione è attuato in larga misura dall'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA). La proposta prevede ulteriori responsabilità per la CINEA nella gestione della Banca per la decarbonizzazione industriale e dello strumento per l'acquisto degli assorbimenti, e responsabilità per l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) nell'attuazione dei sistemi MRV e ETS per le attività di trasporto marittimo. Il Fondo per la modernizzazione opera sotto la responsabilità degli Stati membri beneficiari, che lavorano in stretta collaborazione con la Banca europea per gli investimenti (BEI), il comitato per gli investimenti istituito per il Fondo e la Commissione europea.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

La Commissione continuerà a monitorare e valutare il funzionamento dell'ETS nella sua relazione annuale sul mercato del carbonio, come previsto dall'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva ETS.

La relazione sul mercato del carbonio e la valutazione globale dei progressi compiuti nell'applicazione della direttiva ETS si basano sulle relazioni degli Stati membri di cui all'articolo 21, che impone agli Stati membri di presentare alla Commissione una relazione annuale che si focalizzi in particolare su questioni quali l'assegnazione delle quote, il funzionamento del registro, l'applicazione delle misure di monitoraggio e comunicazione, verifica e accreditamento e le questioni relative al rispetto della direttiva.

Sia la relazione sul mercato del carbonio che le relazioni degli Stati membri riguardano anche gli impatti dell'attuale riesame dell'ETS e si applicano anche ai settori ai quali è esteso lo scambio di quote di emissioni. I dati MRV ottenuti attraverso la regolamentazione dei nuovi settori costituiranno per la Commissione una fonte essenziale di informazioni utili a valutare i progressi compiuti in questi settori.

Infine la Commissione conduce regolarmente studi su vari aspetti pertinenti della politica dell'UE in materia di clima.

2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

Ove applicabile, i meccanismi operativi di esecuzione del bilancio e le modalità di pagamento si ispireranno a quelli già in essere per il Fondo per l'innovazione.

La strategia di controllo applicherà la serie di controlli derivanti dal regolamento finanziario per la gestione diretta.

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

L'EU ETS è il principale meccanismo politico dell'UE per ridurre le emissioni della metà circa dell'economia dell'Unione. Dal 2013 la Commissione ha il compito di fornire un registro dell'Unione, una banca dati online di tutte le operazioni relative alle quote, una piattaforma comune per la vendita all'asta delle quote degli Stati membri e le infrastrutture di sostegno pertinenti. Il registro dell'Unione, nel quale sono depositate le quote ETS, è esposto al rischio di attacchi informatici che potrebbero portare al furto o all'appropriazione indebita di quote, con conseguenti perdite finanziarie ingenti (fino a diversi miliardi di euro), controversie giuridiche e ripercussioni considerevoli per la reputazione e la credibilità della Commissione. Il rischio è trasversale e, oltre alla DG CLIMA, interessa la DG DIGIT, la direzione "Sicurezza" della DG HR, la DG BUDG e il servizio giuridico. Sono state predisposte misure di mitigazione. Il rischio finanziario aumenterebbe di pari passo con l'incremento del valore del mercato del carbonio. L'assegnazione gratuita di quote con un valore complessivo molto elevato richiede anche politiche rigorose

sulle modalità di assegnazione nonché la garanzia del rispetto delle norme in vigore. È indispensabile pertanto disporre di sistemi di gestione e di controllo a livello degli Stati membri e a livello della Commissione. Infine, l'ampliamento dell'ambito di applicazione dell'ETS ne aumenterà la portata e quindi il valore di mercato e i rischi associati.

Nel 2011 è stato istituito un comitato direttivo ad alto livello che coinvolge la DG capofila e le DG associate. Nel 2014 è stata condotta una valutazione esaustiva dei rischi, che ha individuato nuove misure di sicurezza informatica adottate a partire dal 2015. A seguito delle raccomandazioni formulate dal SAI nella sua relazione di audit sul registro dell'Unione (sicurezza informatica), sono state attuate misure volte a migliorare ulteriormente la sicurezza del sistema dei registri e misure in materia di governance, di garanzia della qualità e di verifica. Dal 2014 sono stati avviati anche interventi supplementari di mitigazione.

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

Dal 2022 le valutazioni annuali dei rischi danno luogo a piani di sicurezza annuali che rafforzano ulteriormente la sicurezza del registro dell'Unione. Tuttavia, ogni anno l'esito conferma nuovamente che il registro è esposto a livelli di rischio elevati non accettabili, che comportano una riserva nella relazione annuale di attività della DG CLIMA.

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

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

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

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

In risposta ai rischi specifici di frode cui è esposto l'EU ETS, la DG CLIMA ha rafforzato gli orientamenti in materia di deontologia e integrità validi per tutta la Commissione con un apposito codice etico e di condotta in materia di insider trading, frode e divulgazione di informazioni sensibili e con specifiche azioni di formazione e iniziative di sensibilizzazione. Ha inoltre sviluppato la Sensitive Information Classification Policy e le relative istruzioni d'uso con tre livelli di sensibilità. Le tre classificazioni ETS sono approvate dalla direzione "Sicurezza" della DG HR (come indicato nella comunicazione di sicurezza 1, revisione 10). Nel 2019 la direzione "Sicurezza" della DG HR ha pubblicato la comunicazione di sicurezza C(2019) 1904, che aggiorna la politica in materia di informazioni SNC (Sensitive Non-Classifed). In linea con questa nuova politica, la DG CLIMA ha pubblicato nuove istruzioni sul trattamento delle proprie informazioni SNC. Per i nuovi assunti sono organizzate con cadenza regolare formazioni al riguardo.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

L'incidenza prevista sulle spese e sul personale dal 2027 in poi è indicata solo a fini illustrativi e non pregiudica il prossimo quadro finanziario pluriennale. La fonte di finanziamento e la portata dell'impegno finanziario dell'Unione per il periodo successivo al 2027 rimangono subordinate all'esito dei negoziati interistituzionali sul QFP 2028-2034 e dovranno successivamente essere determinate attraverso la procedura di bilancio annuale. Tutti gli stanziamenti e le assegnazioni per il personale sono indicativi.

Per quanto riguarda gli aumenti del personale, salvo sia deciso diversamente nel contesto della procedura di assegnazione per il personale, si prevede che i nuovi compiti saranno coperti tramite riassegnazioni all'interno della DG capofila.

In caso di discrepanze, la proposta legislativa di modifica della direttiva 2003/87/CE, della decisione (UE) 2015/1814, del regolamento (UE) 2015/757 e del regolamento (UE) 2023/1805 prevale sulle informazioni presentate in questa sezione.

Sintesi dell'incidenza finanziaria per temi

Entrate

Risorse proprie

Dal 2013 alla fine del 2025 le aste effettuate nell'ambito dell'EU ETS hanno raccolto entrate per oltre 258 miliardi di EUR, la maggior parte delle quali è stata assegnata direttamente agli Stati membri e la parte restante è stata distribuita attraverso fondi a livello dell'UE.

Nell'ambito della proposta della Commissione sul prossimo quadro finanziario pluriennale, l'EU ETS apporterà per la prima volta un contributo alle risorse proprie dell'UE[78], chiedendo che il 30 % dei proventi delle aste degli Stati membri sia trasferito al bilancio dell'Unione.

Entrate con destinazione specifica esterne

Diritti – contributi dal collegamento con sistemi di paesi terzi: a seguito della conclusione provvisoria dell'accordo che collega i sistemi di scambio di quote di emissione dell'UE e del Regno Unito, si prevede che il Regno Unito contribuirà agli aspetti del funzionamento dell'EU ETS.

Messa all'asta delle quote: la proposta comprende modifiche riguardanti la messa all'asta delle quote ETS e l'uso dei proventi come entrate con destinazione specifica esterne per i seguenti scopi:

- **Finanziamento del registro dell'Unione:** la proposta comprende una disposizione che consente all'amministratore centrale (incaricato di tenere il registro dell'Unione) di finanziare il funzionamento del registro e il meccanismo per l'acquisto di crediti internazionali di cui all'articolo 9 ter della proposta legislativa;

- acquisto di **assorbimenti permanenti di carbonio** certificati, in considerazione del differenziale di costo previsto tra le quote ETS e gli assorbimenti;

[78] COM(2025) 574 final. Proposta di decisione del Consiglio relativa al sistema delle risorse proprie dell'Unione europea e che abroga la decisione (UE, Euratom) 2020/2053.

• finanziamento delle attività della **Banca per la decarbonizzazione industriale, del Fondo per l'innovazione** e del **Fondo per la modernizzazione**[79], compreso il meccanismo di stimolo degli investimenti;

• finanziamento di attività volte ad agevolare la fissazione dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra nei settori del **trasporto aereo** e **marittimo** nei paesi terzi.

Oltre alle risorse di cui sopra, la proposta continuerà a generare proventi dalle aste destinati all'uso da parte degli Stati membri e alcune quote continueranno ad essere assegnate gratuitamente agli impianti per far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

Cfr. sezione 3.3 della presente scheda per ulteriori dettagli sulle entrate.

Fabbisogno di risorse

Il fabbisogno di risorse connesso all'attuazione della presente proposta è sintetizzato a livello tematico di seguito. Ulteriori dettagli sono contenuti nelle tabelle di cui alle sezioni 3.1 e 3.2 della presente scheda.

La Commissione prevede di ricorrere ad agenzie esecutive per l'attuazione della presente proposta. Gli elementi per i quali ciò è previsto sono indicati con la dicitura "p.m." (pro memoria) nelle tabelle della sezione 3.1, conformemente alle norme di bilancio della Commissione.

• **Registro dell'Unione**

o L'attività di gestione del registro è attualmente finanziata dal bilancio dell'UE. La presente proposta mira ad aumentare le entrate con destinazione specifica esterne per finanziare l'attività necessaria per il funzionamento dell'EU ETS, in particolare nel contesto di un numero crescente di utilizzatori e dell'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS, del crescente valore delle quote detenute nel registro dell'Unione e delle maggiori sfide in materia di sicurezza. Il modello operativo migliorato del registro dell'Unione dovrebbe impiegare 100 dipendenti in ETP (compresi alcuni compiti attualmente finanziati dal bilancio dell'UE).

o Dei futuri atti delegati specificheranno le condizioni, le modalità e le procedure relative all'uso delle entrate esterne con destinazione specifica generate dalla vendita all'asta delle quote destinate al finanziamento del registro dell'Unione.

• **Assorbimenti permanenti di carbonio**

o Preparazione e attuazione di un processo per l'acquisto di assorbimenti di carbonio, valutazione della possibile espansione a nuovi tipi di assorbimento, integrazione degli assorbimenti di carbonio nei sistemi pertinenti, tra cui la piattaforma d'asta comune, il registro dell'Unione e il registro del quadro di certificazione per gli assorbimenti di carbonio. I processi amministrativi possono basarsi sulle esperienze del Fondo per l'innovazione, ma saranno inferiori a causa di un numero più limitato di tecnologie.

o Preparazione della comunicazione del 2034 sui progressi compiuti nell'acquisto di assorbimenti a livello dell'Unione.

• **Banca per la decarbonizzazione industriale (fase 1 – meccanismo di stimolo degli investimenti, 2027-2030, e fase 2, 2031-2040)**

[79] Si propone che il Fondo per la modernizzazione prosegua come programma fuori bilancio.

o Istituzione della Banca per la decarbonizzazione industriale e attuazione delle sue attività di cui alla presente proposta. La necessità di spesa operativa e amministrativa dovrebbe essere paragonabile a quella del Fondo per l'innovazione esistente, ma dovrebbe essere maggiore date le dimensioni del fondo, anche tenendo conto del potenziale di sinergie con le attività esistenti.

- **Fondo per l'innovazione**

o Estensione del Fondo per l'innovazione e attuazione dei miglioramenti contenuti nella presente proposta.

- **Fondo per la modernizzazione**

o Estensione del Fondo per la modernizzazione e attuazione dei miglioramenti e delle semplificazioni contenuti nella presente proposta (modifica dei criteri di ammissibilità e della chiave di distribuzione, estensione dei settori di investimento ammissibili).

- **Trasporto aereo**

o Attuazione delle modifiche dell'ambito di applicazione e della copertura del trasporto aereo di cui alla presente proposta (maggiore copertura dei jet d'affari, sostegno alla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, elettrificazione e riduzione degli impatti climatici complessivi, sostegno alla fissazione dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo nei paesi terzi).

- **Trasporto marittimo**

o Attuazione delle modifiche dell'ambito di applicazione e della copertura del trasporto marittimo di cui alla presente proposta (elementi di semplificazione e miglioramento del sistema MRV, ampliamento dell'ambito di applicazione, monitoraggio ampliato del rischio di elusione, adeguamenti in seno all'IMO, misure per aumentare la diffusione della propulsione alternativa sostenibile per il trasporto marittimo, sostegno alla fissazione dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra del settore marittimo nei paesi terzi).

- **Impianti fissi: affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio**

o Attuazione di misure per il periodo successivo al 2030 per affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio (definizione di nuovi valori per i parametri di riferimento, eventualmente tenendo conto dei parametri di riferimento nei sistemi collegati, attuazione di norme, processi, attività di sorveglianza e sviluppo di capacità per l'assegnazione gratuita condizionata).

- **Impianti fissi: monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni**

o Attuazione di misure per il periodo successivo al 2030 volte a sviluppare ulteriormente il quadro giuridico per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni per quanto riguarda le norme sulla cattura e l'utilizzo del carbonio (CCU), la contabilizzazione della cattura e dello stoccaggio transfrontalieri del carbonio e le emissioni provenienti dalle discariche. Servono adeguamenti analoghi del quadro di verifica delle relazioni sulle emissioni e di accreditamento dei verificatori.

- **Impianti fissi: rifiuti e CCU**

o Attuazione della proposta di includere l'incenerimento dei rifiuti nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, valutazione dell'inclusione delle discariche (da riesaminare nel 2034).

o Attuazione della proposta di includere la CCU non permanente, sviluppo del diritto derivato e del quadro di monitoraggio.

- **Collegamenti con sistemi ETS di paesi terzi**

o Attuazione di adeguamenti dell'EU ETS a seguito di accordi di collegamento con paesi terzi (tra cui il Regno Unito).

- **Sviluppo del mercato unico per il CO_2 (mercato CCS)**

o Sviluppo degli atti, delle garanzie e dei sistemi di attuazione necessari per consentire l'esenzione dall'ETS per il CO_2 catturato, trasportato e stoccato in modo permanente, anche nei paesi terzi con un sistema ETS collegato, come proposto nel testo giuridico.

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

- Linee di bilancio esistenti

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

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.[80]	di paesi EFTA[81]	di paesi candidati e potenziali candidati[82]	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
2	[XX.YY.YY.YY] successore del programma LIFE	Diss.	SÌ	SÌ	NO	SÌ
4	[XX.YY.YY.YY] Sussidio EMSA	Diss.	SÌ	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Fondo per l'innovazione – spese di sostegno	Non diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Fondo per l'innovazione – agenzia esecutiva per i sussidi	Non diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Fondo per l'innovazione – spese operative	Diss.	NO	NO	NO	SÌ
4	[XX.YY.YY.YY] Sussidio EMSA	Diss.	SÌ	NO	NO	SÌ
4	20 01 02 01 – Sede e uffici di rappresentanza	Non diss.	NO	NO	NO	NO
4	20 02 01 01 – Agenti contrattuali	Non diss.	NO	NO	NO	NO
4	20 02 06 01 – Spese per missioni e di rappresentanza	Non diss.	NO	NO	NO	NO
4	20 02 06 02 – Spese per conferenze e riunioni	Non diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

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

80 Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.
81 EFTA: Associazione europea di libero scambio.
82 Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.[83]	di paesi EFTA[84]	di paesi candidati e potenziali candidati[85]	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
2	[XX.YY.YY.YY] – Integrazione degli assorbimenti di carbonio – spese di sostegno	Non diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Integrazione degli assorbimenti di carbonio – agenzia esecutiva per i sussidi	Non diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Integrazione degli assorbimenti di carbonio – spese operative	Diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Banca per la decarbonizzazione industriale – spese di sostegno	Non diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Banca per la decarbonizzazione industriale – agenzia esecutiva per i sussidi	Non diss.	NO	NO	NO	SÌ
2	[XX.YY.YY.YY] – Banca per la decarbonizzazione industriale – spese operative	Diss.	NO	NO	NO	SÌ
4	[XX.YY.YY.YY] Finanziamento del registro dell'Unione — spese di sostegno	Non diss.	NO	NO	SÌ	SÌ
4	[XX.YY.YY.YY] Finanziamento del registro dell'Unione — spese operative	Diss.	NO	NO	SÌ	SÌ

[83] Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

[84] EFTA: Associazione europea di libero scambio.

[85] Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

– ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.

– ✓ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito.

3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato

Mln EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	2	

DG: <CLIMA>			Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
Stanziamenti operativi										
[XX.YY.YY.YY] successore del programma LIFE	Impegni	(1a)	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	**22,400**
	Pagamenti	(2a)		3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	**20,600**
Linea di bilancio	Impegni	(1b)								**0**
	Pagamenti	(2b)								**0**
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici[86]										
Linea di bilancio		3)								**0**
TOTALE stanziamenti	Impegni	=1a+1b+3	**3,900**	**2,900**	**3,400**	**2,600**	**5,200**	**2,600**	**1,800**	**22,400**
per la DG <CLIMA>	Pagamenti	=2a+2b+3	**0,000**	**3,900**	**2,900**	**3,400**	**2,600**	**5,200**	**2,600**	**20,600**

[86] Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

			Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030	Anno 2031	Anno 2032	Anno 2033	Anno 2034	TOTALE QFP 2028-2034
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	4)	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	1,800	22,400
	Pagamenti	5)	0,000	3,900	2,900	3,400	2,600	5,200	2,600	20,600
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <2> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	**3,900**	**2,900**	**3,400**	**2,600**	**5,200**	**2,600**	**1,800**	**22,400**
	Pagamenti	=5+6	**0,000**	**3,900**	**2,900**	**3,400**	**2,600**	**5,200**	**2,600**	**20,600**

Mln EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	4	"Spese amministrative"[87]

DG: <CLIMA>	Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030	Anno 2031	Anno 2032	Anno 2033	Anno 2034	TOTALE QFP 2028-2034
• Risorse umane	3,451	4,243	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	**28,069**
• Altre spese amministrative	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	**1,400**

87 The necessary appropriations should be determined using the annual average cost figures available on the appropriate BUDGpedia webpage.

TOTALE DG <CLIMA>		**3,651**	**4,443**	**4,443**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**29,469**

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 4 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	**3,615**	**4,443**	**4,443**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**29,469**

Mln EUR (al terzo decimale)

		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4	Impegni	**7,551**	**7,343**	**7,843**	**6,833**	**9,433**	**6,833**	**6,033**	**51,869**
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti	**3,651**	**8,343**	**7,343**	**7,633**	**6,833**	**9,433**	**6,833**	**50,069**

3.2.1.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne

Mln EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	2	Fondi ETS

DG: <CLIMA – fondi>			Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
Stanziamenti operativi										
Linea di bilancio – Fondo per l'innovazione – spese operative	Impegni	(1a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
	Pagamenti	(2a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Linea di bilancio – Banca per la decarbonizzazione industriale – spese operative	Impegni	(1b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
	Pagamenti	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Linea di bilancio – Assorbimenti di carbonio – spese operative	Impegni	(1c)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
	Pagamenti	(2c)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Linea di bilancio – sussidio EMSA	Impegni	(1d)	4,028	4,028	4,028	3,698	3,698	3,698	3,698	26,877
	Pagamenti	(2d)	4,028	4,028	4,028	3,698	3,698	3,698	3,698	26,877
Linea di bilancio – Fondo per l'innovazione – agenzia esecutiva per sostegno + sussidi		3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Linea di bilancio – Banca per la decarbonizzazione industriale – agenzia esecutiva per sostegno + sussidi		3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Linea di bilancio – assorbimenti di carbonio – agenzia esecutiva per sostegno + sussidi		3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
TOTALE stanziamenti	Impegni	=1+3	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**
per la DG <CLIMA>	Pagamenti	=2+3	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**

			Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030	Anno 2031	Anno 2032	Anno 2033	Anno 2034	TOTALE QFP 2028-2034
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	4)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
	Pagamenti	5)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		6)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 2 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**
	Pagamenti	=5+6	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	2	Finanziamento del registro

DG: <CLIMA – registro>			Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030	Anno 2031	Anno 2032	Anno 2033	Anno 2034	TOTALE QFP 2028-2034
Stanziamenti operativi										
Linea di bilancio [XX.YY.YY.YY] Registro – spese operative	Impegni	(1a)	2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	14,275	**90,266**
	Pagamenti	(2a)		2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	**75,541**
Linea di bilancio	Impegni	(1b)								**0**
	Pagamenti	(2b)								**0**
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici[88]										

[88] Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Linea di bilancio		3)	6,604	14,178	23,491	23,491	23,491	23,491	23,491	138,239
TOTALE stanziamenti	Impegni	=1a+1b+3	**9,209**	**25,303**	**41,128**	**37,766**	**37,766**	**37,766**	**37,766**	**228,505**
per la DG <CLIMA – registro>	Pagamenti	=2a+2b+3	**6,604**	**16,782**	**34,617**	**41,128**	**37,766**	**37,766**	**37,766**	**213,780**

			Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	4)	2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	14,275	**88,466**
	Pagamenti	5)		2,604	11,126	17,636	14,275	14,275	14,275	**74,191**
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		6)	6,604	14,178	23,491	23,491	23,491	23,491	23,491	**138,239**
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 2 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	**9,209**	**25,303**	**41,128**	**37,766**	**37,766**	**37,766**	**37,766**	**226,705**
	Pagamenti	=5+6	**6,604**	**16,782**	**34,617**	**41,128**	**37,766**	**37,766**	**37,766**	**212,430**

			Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
• TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	4)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
	Pagamenti	5)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**

• TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		6)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
TOTALE stanziamenti per le rubriche da 1 a 3 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**
	Pagamenti	=5+6	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	4	"Spese amministrative" – sussidio EMSA

DG: <CLIMA>		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
• Risorse umane		0	0	0	0	0	0	0	**0**
• Sussidio EMSA		4,032	4,032	4,032	3,702	3,702	3,702	3,702	**26,907**
• Altre spese amministrative		0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTALE DG <CLIMA>	Stanziamenti	**4,032**	**4,032**	**4,032**	**3,702**	**3,702**	**3,702**	**3,702**	**26,907**

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 4 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	**4,032**	**4,032**	**4,032**	**3,702**	**3,702**	**3,702**	**3,702**	**26,907**

		Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030	Anno 2031	Anno 2032	Anno 2033	Anno 2034	TOTALE QFP 2028-2034
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4	Impegni	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**	**p.m.**

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi (da non compilarsi per le agenzie decentrate)

Stanziamenti di impegno in mln EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati			**Anno**		**Anno**		**Anno**		**Anno**		**Anno**		**Anno**		**Anno**		**TOTALE**	
⇩			**2028**		**2029**		**2030**		**2031**		**2032**		**2033**		**2034**		**2028-2034**	
	RISULTATI																	
	Tipo	Costo medio	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo
OBIETTIVO SPECIFICO 1.1.2 – Rifiuti																		
Assistenza tecnica per l'adeguamento dei processi e della disciplina in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica								0,500		0,500		0,500		0,500			**0**	**2,000**
Studio e prove di fattibilità tecnica				0,500		0,500		0,500		0,500							**0**	**2,000**
OBIETTIVO SPECIFICO 1.1.2 – CCU																		
Studio di sostegno per la revisione della legislazione secondaria			1	0,500													**1**	**0,500**
Studio di sostegno per valutare l'attuazione															1	0,500	**1**	**0,500**
Totale parziale obiettivo specifico 1.1.2			**1**	**1,000**	**0**	**0,500**	**0**	**1,000**	**0**	**1,000**	**0**	**0,500**	**0**	**0,500**	**1**	**0,500**	**2**	**5,000**

OBIETTIVO SPECIFICO 1.1.3 – Rilocalizzazione delle emissioni di carbonio																		
Parametri di riferimento alternativi specifici per settore, assistenza tecnica per lo sviluppo				0,500		0,500		0,500									**0**	**1,500**
Assegnazione gratuita: proseguimento dei processi per le misure nazionali di attuazione e l'assegnazione gratuita dopo il 2030				0,500		0,500		0,500									**0**	**1,500**
Assegnazione gratuita: sviluppo e attuazione di regole di condizionalità				0,500		0,500		0,500									**0**	**1,500**
Assegnazione gratuita: formazione e sviluppo di capacità per le ANC										0,500		0,500		0,500			**0**	**1,500**
Assegnazione gratuita: rafforzamento della vigilanza, informazioni agli Stati membri e controlli amministrativi										0,500		0,500		0,500			**0**	**1,500**
Totale parziale obiettivo specifico 1.1.3	**0**	**1,500**	**0**	**1,500**	**0**	**1,500**	**0**	**1,000**	**0**	**1,000**	**0**	**1,000**	**0**	**0,000**			**0**	**7,500**
OBIETTIVO SPECIFICO 1.2.1 – Integrazione degli assorbimenti di carbonio																		
Studio per il riesame nel 2034											1	0,500					**1**	**0,500**
Studio per l'ampliamento a nuovi tipi di assorbimenti											1	0,500					**1**	**0,500**
Studio per il programma di acquisto											1	0,500					**1**	**0,500**
Comunicazione riguardo agli inviti ad acquistare assorbimenti															1	0,200	**1**	**0,200**
Attuazione del programma di acquisto												0,500		0,200		0,200	**0**	**0,900**

Preparazione delle aste (piattaforma d'asta comune)												0,200		0,100		0,100	**0**	**0,400**
Modifiche del registro (classificazione interna delle quote)												0,200		0,100		0,100	**0**	**0,400**
Registro per gli assorbimenti di carbonio e la carboniocoltura: cancellazione di crediti												0,200		0,100		0,100	**0**	**0,400**
Totale parziale obiettivo specifico 1.2.1			**0**	**0,000**	**0**	**0,000**	**0**	**0,000**	**0**	**0,000**	**3**	**2,600**	**0**	**0,500**	**1**	**0,700**	**4**	**3,800**
OBIETTIVO SPECIFICO 1.3.1 – Trasporto aereo																		
Aggiornamento al modello per le segnalazioni per tenere conto di: ampliamento della portata geografica				0,100		0,100		0,100									**0**	**0,300**
Aggiornamento dello strumento Eurocontrol per emettitori di entità ridotta (jet aziendali)				0,100		0,100		0,100									**0**	**0,300**
Aggiornamento al modello per le segnalazioni per tenere conto di: sostegno ai carburanti sostenibili per l'aviazione				0,100		0,100		0,100									**0**	**0,300**
Sostegno alla fissazione del prezzo delle emissioni di gas serra in paesi terzi				0,500		0,500		0,500		0,500		0,500		0,500		0,500	**0**	**3,500**
Totale parziale obiettivo specifico 1.3.1			**0**	**0,8**	**0**	**0,8**	**0**	**0,8**	**0**	**0,5**	**0**	**0,5**	**0**	**0,5**	**0**	**0,5**	**0**	**4,400**
OBIETTIVO SPECIFICO 1.3.2 – Trasporto marittimo																		
Rischi di elusione				0,100		0,100		0,100		0,100		0,100		0,100		0,100	**0**	**0,700**

(studio, adeguamenti informatici, monitoraggio in tempo reale)																	
Studio per valutare l'imminente meccanismo IMO				0,500												**0**	**0,500**
Totale parziale obiettivo specifico 1.3.2			**0**	**0,600**	**0**	**0,100**	**0**	**0,100**	**0**	**0,100**	**0**	**0,100**	**0**	**0,100**	**0**	**0,100**	**0**	**1,200**
TOTALE			**1**	**3,900**	**0,000**	**2,900**	**0,000**	**3,400**	**0**	**2,600**	**3,000**	**4,700**	**0,000**	**2,600**	**2**	**1,800**	**7**	**22,400**

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

– ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.

– ☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito.

3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato

STANZIAMENTI VOTATI	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE 2028-2034**
RUBRICA 4								
Risorse umane	3,451	4,243	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	**28,069**
Altre spese amministrative	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	**1,400**
Totale parziale RUBRICA 4	**3,651**	**4,443**	**4,443**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**29,469**
Esclusa la RUBRICA 4								
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Totale parziale esclusa la RUBRICA 4	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTALE	**3,651**	**4,443**	**4,443**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**29,469**

3.2.3.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne

ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE 2028-2034**
RUBRICA 4								
Risorse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Altre spese amministrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Totale parziale RUBRICA 4	**4,032**	**4,032**	**4,032**	**3,702**	**3,702**	**3,702**	**3,702**	**26,907**
Esclusa la RUBRICA 4								
Risorse umane	6,357	1,060	23,051	27,292	27,557	27,557	27,557	**153,866**
Altre spese amministrative (agenzia esecutiva per i sussidi)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Altre spese amministrative	0,248	0,743	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	**8,490**
Totale parziale esclusa la RUBRICA 4	**6,604**	**13,528**	**22,352**	**26,356**	**26,626**	**26,626**	**26,626**	**148,719**
TOTALE	**6,604**	**13,528**	**22,352**	**26,356**	**26,626**	**26,626**	**26,626**	**148,719**

3.2.3.3. Totale degli stanziamenti

TOTALE **STANZIAMENTI VOTATI** + **ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE**	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE 2028-2034**
RUBRICA 4								
Risorse umane	3,451	4,243	4,033	4,033	4,033	4,033	4,033	**28,069**
Altre spese amministrative	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	**1,400**
Totale parziale RUBRICA 4	**3,651**	**4,443**	**4,443**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**4,233**	**29,469**
Esclusa la RUBRICA 4								
Risorse umane	6,357	14,495	23,051	27,292	27,557	27,557	27,557	**153,866**
Altre spese amministrative	0,248	0,743	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	**8,490**
Totale parziale esclusa la RUBRICA 4	**6,604**	**1,060**	**24,551**	**28,792**	**29,057**	**29,057**	**29,057**	**162,356**
TOTALE	**10,255**	**17,971**	**26,795**	**30,589**	**30,589**	**30,589**	**30,589**	**178,188**

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

3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane

– ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.

– ✓ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito.

3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno (ETP)

STANZIAMENTI VOTATI	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	14	17	17	17	17	17	17
20 01 02 03 (delegazioni UE)	0	0	0	0	0	0	0
(Ricerca indiretta)	0	0	0	0	0	0	0
(Ricerca diretta)	0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)	0	0	0	0	0	0	0
• Personale esterno (in ETP)							
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)	7	9	9	7	7	7	7

20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)		0	0	0	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo	• in sede	0	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• nelle delegazioni UE	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – ricerca indiretta)		0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – ricerca diretta)		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) – rubrica 4		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) – esclusa la rubrica 4		0	0	0	0	0	0	0
TOTALE		**21**	**26**	**26**	**24**	**24**	**24**	**24**

3.2.4.2. Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne

ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)								
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)		0	0	0	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegazioni UE)		0	0	0	0	0	0	0
(Ricerca indiretta)		0	0	0	0	0	0	0
(Ricerca diretta)		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (registro)		24	48	80	80	80	80	80
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno)								
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)		0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)		0	0	0	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo	• in sede	0	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	• nelle delegazioni UE	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – ricerca indiretta)		0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – ricerca diretta)		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) – rubrica 4		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) – esclusa la rubrica 4		**4**	**22**	**28**	**60**	**62**	**62**	**62**
TOTALE		**28**	**70**	**108**	**140**	**142**	**142**	**142**

3.2.4.3. Fabbisogno totale di risorse umane

TOTALE STANZIAMENTI VOTATI + ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	14	17	17	17	17	17	17
20 01 02 03 (delegazioni UE)	0	0	0	0	0	0	0
(Ricerca indiretta)	0	0	0	0	0	0	0
(Ricerca diretta)	0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)	24	48	80	80	80	80	80
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno)							
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)	7	9	9	9	9	9	9
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)	0	0	0	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo • in sede	0	0	0	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY] • nelle delegazioni UE	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – ricerca indiretta)	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – ricerca diretta)	0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) – rubrica 4	0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) – esclusa la rubrica 4	4	22	28	60	62	62	62
TOTALE	**49**	**96**	**134**	**164**	**166**	**166**	**166**

Personale necessario per l'attuazione della proposta (in ETP):

	Da coprire con il personale attualmente disponibile presso i servizi della Commissione	**Personale supplementare eccezionale***		
		Da finanziare a titolo della rubrica 4 o della ricerca	**Da finanziare a titolo della linea BA**	**Da finanziare mediante diritti**
Posti della tabella dell'organico		17	N/D	80
Personale esterno (AC, END, INT)		9		62

Descrizione dei compiti da svolgere da parte di:

Funzionari e agenti temporanei	Il fabbisogno di personale comporta dei compiti aggiuntivi necessari per attuare il sistema di scambio di quote di emissione (ETS) modificato e ampliato presentato nella presente proposta. Tra questi figurano la gestione e lo sviluppo continui del registro dell'Unione, nonché l'attuazione di misure relative al trasporto marittimo, la gestione delle misure di prevenzione della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, il collegamento con gli ETS dei paesi terzi, l'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS al settore dei rifiuti e alla cattura e all'utilizzo non permanenti del carbonio (CCU) e un mercato unico per la CO_2 catturata.
Personale esterno	Il fabbisogno di personale comporta la necessità di proseguire le attività del Fondo per l'innovazione e di istituire e attuare la Banca per la decarbonizzazione industriale e l'acquisto di assorbimenti permanenti di carbonio, nonché compiti amministrativi relativi al registro dell'Unione.

3.2.5. Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali

Le risorse richieste nella presente proposta comprendono attività che utilizzano i sistemi informatici esistenti. La necessità di ulteriori investimenti informatici sarà riesaminata nelle proposte future, in particolare negli atti delegati futuri riguardanti il funzionamento del registro dell'Unione, il collegamento informatico con il registro ETS del Regno Unito e il modello di funzionamento migliorato del registro.

TOTALE stanziamenti per fini digitali e informatici	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
RUBRICA 4								
Spese informatiche (istituzionali)	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Totale parziale RUBRICA 4	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Esclusa la RUBRICA 4								
Spese informatiche per la politica per i programmi operativi	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Totale parziale esclusa la RUBRICA 4	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.6. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale

La proposta/iniziativa:

– ✓ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

La spesa dovrebbe essere coperta da una combinazione di fondi del QFP provenienti dal Fondo europeo per la competitività (il successore del programma LIFE) e da entrate con destinazione specifica esterne.

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

– ☐ comporta una revisione del QFP.

3.2.7. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa:

– ☐ non prevede cofinanziamenti da parte di terzi.

– ✓ prevede il cofinanziamento da parte di terzi indicato di seguito:

L'accordo che collega i sistemi di scambio di quote di emissione dell'UE e del Regno Unito prevede un contributo del Regno Unito a determinati aspetti del funzionamento dell'EU ETS.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

– ☐ La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.

– ✓ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:

– ✓ sulle risorse proprie.

– ✓ su altre entrate.

– ☐ indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche.

Mln EUR (al terzo decimale)

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

3 linee di bilancio esistenti per il Fondo per l'innovazione
Nuove linee di bilancio per la Banca per la decarbonizzazione industriale da creare (3)
Nuove linee di bilancio per lo strumento per gli assorbimenti da creare (3)
Nuove linee di bilancio a sostegno della fissazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo in paesi terzi
Nuove linee di bilancio a sostegno della fissazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo in paesi terzi

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

La proposta prevede che i proventi della vendita all'asta delle quote siano resi disponibili per:
- il finanziamento del funzionamento del **registro dell'Unione** e dello strumento per l'acquisto di crediti internazionali;
- l'acquisto di **assorbimenti di carbonio** certificati permanenti, in considerazione del differenziale di costo previsto tra gli assorbimenti e le quote ETS, e il fatto che i proventi di tale vendita all'asta saranno contabilizzati come entrate con destinazione specifica esterne;

- il **Fondo per la modernizzazione**, una quota del massimale continuerà a essere destinata a tale scopo, mentre una quota aggiuntiva sarà assegnata agli Stati membri beneficiari tramite la Banca per la decarbonizzazione industriale;

- il **Fondo per l'innovazione**, i cui proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne;

- la **Banca per la decarbonizzazione industriale**, i cui proventi costituiscono entrate esterne con destinazione specifica. Anche le eventuali entrate generate dalle attività della Banca costituiranno entrate con destinazione specifica esterne;

- l'agevolazione della fissazione dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra nei settori del **trasporto aereo** e **marittimo** nei paesi terzi.

Inoltre l'accordo provvisorio che collega i sistemi di scambio di quote di emissione dell'UE e del Regno Unito prevede un **contributo da parte del Regno Unito** per determinati aspetti del funzionamento dell'EU ETS.

4. DIMENSIONI DIGITALI

N/D

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

N/D

4.2. Dati

N/D

4.3. Soluzioni digitali

N/D

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

N/D

4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale

N/D