

Gazzetta ufficiale L 130

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

66° anno

16 maggio 2023

Sommario

I Atti legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060** 1
- ★ **Regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere ⁽¹⁾** 52
- ★ **Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi ⁽¹⁾** 105

DIRETTIVE

- ★ **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 recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato ⁽¹⁾** 115
- ★ **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 ⁽¹⁾** 134

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2023/955 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 10 maggio 2023

che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, lettera d), l'articolo 192, paragrafo 1, l'articolo 194, paragrafo 2, e l'articolo 322, paragrafo 1, lettera a),

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 ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi ⁽⁴⁾, 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 gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC, che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che con un aumento della temperatura di 1,5 °C – invece che di 2 °C – gli effetti dei cambiamenti climatici saranno molto inferiori e decide di proseguire l'azione volta a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.
- (2) Nella comunicazione dell'11 dicembre 2019 intitolata «Il Green Deal europeo» («Green Deal europeo») la Commissione illustra una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società sostenibile, equa e prospera con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che al più tardi entro il 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. Il Green Deal europeo mira inoltre a ripristinare, proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Infine, ritiene che tale transizione debba essere giusta e inclusiva e non debba lasciare indietro nessuno.

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 158.

⁽²⁾ GU C 301 del 5.8.2022, pag. 70.

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

⁽⁴⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (3) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica dell'economia al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un obiettivo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tale obiettivo.
- (4) Nelle conclusioni del 10 e 11 dicembre 2020 il Consiglio europeo ha approvato l'obiettivo vincolante dell'Unione di riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra, sottolineando nel contempo l'importanza di considerazioni di equità e solidarietà, senza lasciare indietro nessuno. Ribadendo tali conclusioni nelle conclusioni del 24 e 25 maggio 2021, il Consiglio europeo ha invitato la Commissione a presentare rapidamente il suo pacchetto legislativo unitamente a un esame approfondito dell'impatto ambientale, economico e sociale a livello degli Stati membri.
- (5) Il piano d'azione sul pilastro europeo dei diritti sociali, approvato dalle conclusioni del Consiglio europeo del 24 e 25 giugno 2021, sottolinea la necessità di rafforzare i diritti sociali e la dimensione sociale europea in tutte le politiche dell'Unione. Il principio 20 del pilastro europeo dei diritti sociali afferma che «ogni persona ha il diritto di accedere a servizi essenziali di qualità, compresi l'acqua, i servizi igienico-sanitari, l'energia, i trasporti, i servizi finanziari e le comunicazioni digitali. Per le persone in stato di bisogno è disponibile un sostegno per l'accesso a tali servizi».
- (6) Con la dichiarazione di Porto dell'8 maggio 2021 il Consiglio europeo ha ribadito l'impegno ad adoperarsi per un'Europa sociale che rafforzi una transizione giusta e la determinazione a continuare ad approfondire l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali a livello di Unione e nazionale, tenendo debitamente conto delle rispettive competenze e dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.
- (7) Al fine di concretare l'impegno preso sulla neutralità climatica, la legislazione dell'Unione in materia di clima ed energia è stata riesaminata e modificata per accelerare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.
- (8) Le modifiche hanno un impatto economico e sociale eterogeneo sui diversi settori dell'economia, sui cittadini e sugli Stati membri. In particolare l'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dagli edifici, dal trasporto su strada e da altri settori che corrispondono ad attività industriali non contemplate dall'allegato I della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ nell'ambito di tale direttiva dovrebbe imprimere un ulteriore impulso economico a investire nella riduzione del consumo di combustibili fossili e quindi accelerare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Combinata ad altre misure, l'inclusione dovrebbe, a medio e lungo termine, contribuire alla riduzione della povertà energetica e della povertà dei trasporti, ridurre i costi per gli edifici e il trasporto su strada e, ove opportuno, offrire nuove opportunità di creazione di posti di lavoro di qualità e di investimenti sostenibili, pienamente in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo.
- (9) Tuttavia, per finanziare tali investimenti servono risorse. Inoltre, prima che gli investimenti siano realizzati, è probabile che aumentino i costi sia del riscaldamento, del raffrescamento e della cottura degli alimenti, sia del trasporto su strada a carico rispettivamente delle famiglie e degli utenti dei trasporti, in quanto i fornitori dei combustibili che sono soggetti agli obblighi previsti dal sistema di scambio di quote di emissioni per gli edifici e il trasporto su strada trasferiranno i costi del carbonio sui consumatori.
- (10) La transizione climatica avrà un impatto economico e sociale difficile da valutare ex ante. Il conseguimento della maggiore ambizione in materia di clima richiederà ingenti risorse pubbliche e private. Gli investimenti a favore delle misure di efficienza energetica, dei sistemi di riscaldamento basati sulle energie rinnovabili, come le pompe di calore elettriche, il teleriscaldamento e il teleraffrescamento, e della partecipazione a comunità di energia rinnovabile sono un metodo efficace per ridurre le emissioni e la dipendenza dalle importazioni, aumentando nel contempo la resilienza dell'Unione. Sono necessari finanziamenti ad hoc per sostenere le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti.

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

⁽⁶⁾ 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).

- (11) L'aumento del prezzo dei combustibili fossili può colpire in modo sproporzionato le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti che spendono una parte maggiore del loro reddito in energia e trasporti e che in alcune regioni non hanno accesso a soluzioni alternative di mobilità e trasporto a prezzi abbordabili e che potrebbero non avere la capacità finanziaria di investire nella riduzione del consumo di combustibili fossili. Nel contesto della povertà dei trasporti le specificità geografiche, come isole, regioni e territori ultraperiferici, zone rurali o remote, periferie meno accessibili, zone montuose o zone in ritardo di sviluppo, possono avere impatti specifici sulla vulnerabilità delle famiglie, delle microimprese e degli utenti dei trasporti. È pertanto opportuno tenere conto di tali specificità geografiche nella messa a punto di misure e investimenti a sostegno delle famiglie vulnerabili, delle microimprese vulnerabili e degli utenti vulnerabili dei trasporti, laddove applicabile e pertinente.
- (12) Una parte dei proventi generati dall'inclusione degli edifici, del trasporto su strada e di altri settori nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere usata per far fronte all'impatto sociale derivante da tale inclusione, affinché la transizione sia giusta e inclusiva, senza lasciare indietro nessuno. L'importo complessivo del Fondo sociale per il clima a norma del presente regolamento («Fondo») dovrebbe rispecchiare il livello di ambizione in materia di decarbonizzazione che implica l'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici, dal trasporto su strada e da altri settori nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE.
- (13) L'utilizzo di parte dei proventi per far fronte all'impatto sociale derivante dall'inclusione degli edifici, del trasporto su strada e di altri settori nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE è ancora più pertinente alla luce dei livelli attuali di povertà energetica. Per povertà energetica s'intende la situazione delle famiglie che non riescono ad accedere ai servizi energetici essenziali a un tenore di vita dignitoso e alla salute, come un'erogazione adeguata di calore, il raffrescamento, quando le temperature aumentano, e il riscaldamento, l'illuminazione e l'energia per alimentare gli apparecchi. In un'indagine condotta nel 2021 a livello di Unione circa 34 milioni di europei, quasi il 6,9 % della popolazione, ha dichiarato di non potersi permettere di riscaldare sufficientemente la propria casa. La povertà energetica rappresenta pertanto una sfida di rilievo per l'Unione. Le tariffe sociali o il sostegno diretto temporaneo al reddito possono fornire un sollievo immediato alle famiglie in condizioni di povertà energetica a breve termine, ma di fatto soltanto misure strutturali mirate, in particolare la ristrutturazione edilizia – anche attraverso l'accesso a energia da fonti rinnovabili e la promozione attiva delle fonti di energia rinnovabili mediante azioni di informazione e sensibilizzazione rivolte alle famiglie – e la ristrutturazione edilizia che contribuisce agli obiettivi stabiliti nella direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ possono fornire soluzioni durature e contribuire efficacemente alla lotta contro la povertà energetica. Dovrebbe essere possibile aggiornare la definizione di povertà energetica di cui al presente regolamento per tenere conto dell'esito dei negoziati su una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'efficienza energetica (rifusione).
- (14) Un approccio olistico alla ristrutturazione edilizia che tenga conto in modo più efficiente delle persone a rischio di esclusione, vale a dire le persone più colpite dalla povertà energetica nell'Unione, potrebbe portare a una minore domanda di energia. Pertanto, il sostegno del Fondo al settore dell'edilizia dovrebbe puntare a migliorare l'efficienza energetica, con l'obiettivo di ottenere, per ogni famiglia, una riduzione del consumo energetico che sarebbe visibile in termini di risparmio economico e, di conseguenza, costituirebbe uno strumento per combattere la povertà energetica. La revisione della direttiva 2010/31/UE getterà le basi per il raggiungimento di tali obiettivi e dovrebbe pertanto essere presa in considerazione nell'attuazione del presente regolamento.
- (15) Poiché la povertà dei trasporti non è ancora stata definita a livello di Unione, è opportuno introdurre tale definizione ai fini del presente regolamento. La povertà dei trasporti potrebbe diventare una questione ancora più urgente, come riconosciuto nella raccomandazione del Consiglio, del 16 giugno 2022, relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica ⁽⁸⁾, e comportare una riduzione dell'accesso ad attività e servizi socioeconomici essenziali quali l'occupazione, l'istruzione o l'assistenza sanitaria, in particolare per le persone e le famiglie vulnerabili. La povertà dei trasporti è generalmente causata da uno o da una combinazione di fattori, quali basso reddito, spese elevate per il carburante, o mancanza di trasporti pubblici o privati accessibili o a prezzi abbordabili. La povertà dei trasporti può colpire in particolare gli individui e le famiglie nelle zone rurali, insulari, periferiche, montuose, remote e meno accessibili o nelle regioni o nei territori meno sviluppati, comprese le zone periurbane meno sviluppate e le regioni ultraperiferiche.

⁽⁷⁾ Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

⁽⁸⁾ GU C 243 del 27.6.2022, pag. 35.

- (16) Il Fondo dovrebbe essere istituito per sostenere finanziariamente gli Stati membri nelle loro politiche intese a mitigare l'impatto sociale dell'introduzione del sistema di scambio di quote di emissioni per gli edifici e il trasporto su strada sulle famiglie vulnerabili, sulle microimprese vulnerabili e sugli utenti vulnerabili dei trasporti. Si dovrebbe intervenire in particolare mediante un sostegno diretto temporaneo al reddito e attraverso misure e investimenti volti a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili grazie al miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e alla decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici, indipendentemente dal proprietario, anche con l'integrazione dell'energia da fonti rinnovabili, e offrendo alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti un migliore accesso alla mobilità e ai trasporti a zero e a basse emissioni. Occorre prestare attenzione alle diverse forme di alloggi in affitto, anche sul mercato degli affitti privati. Le misure potrebbero comprendere un sostegno finanziario o incentivi fiscali, quali la detraibilità dei costi di ristrutturazione dal canone di locazione per tenere conto dei locatari e delle persone che vivono negli alloggi sociali.
- (17) Ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano sociale per il clima («piano»). È opportuno presentare i piani entro il 30 giugno 2025 affinché possano essere esaminati con attenzione e tempestività. I piani dovrebbero contenere una componente di investimento che promuova la soluzione a lungo termine di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e potrebbero prevedere altre misure, tra cui un sostegno diretto temporaneo al reddito, per attenuare gli effetti negativi sul reddito nel breve termine. I piani dovrebbero perseguire due obiettivi. In primo luogo, dovrebbero fornire alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti le risorse necessarie per finanziare e realizzare investimenti nell'efficienza energetica, nella decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento, nei veicoli e nella mobilità a zero e a basse emissioni, anche attraverso buoni, sovvenzioni o prestiti a tasso zero. In secondo luogo, i piani dovrebbero attenuare l'impatto dell'aumento del costo dei combustibili fossili sui più vulnerabili, in modo da prevenire la povertà energetica e la povertà dei trasporti nel periodo di transizione fino all'attuazione di tali investimenti. I piani potrebbero sostenere l'accesso ad alloggi efficienti sotto il profilo energetico a prezzi accessibili, compresi gli alloggi sociali. Per quanto riguarda l'attuazione di misure a sostegno degli utenti vulnerabili dei trasporti, nei loro piani gli Stati membri dovrebbero poter dare la priorità al sostegno ai veicoli a emissioni zero, a condizione che si tratti di una soluzione economicamente accessibile e utilizzabile.
- (18) Gli Stati membri, di concerto con le autorità locali e regionali, le parti economiche e sociali e le pertinenti organizzazioni della società civile, sono nella posizione migliore per elaborare, attuare e, se del caso, modificare piani che sono adattati e mirati in base alla rispettiva situazione locale, regionale e nazionale, alle rispettive politiche vigenti nei settori pertinenti e all'uso programmato di altri fondi pertinenti dell'Unione. Una consultazione pubblica dei portatori di interessi dovrebbe aver luogo ogni volta che la Commissione è tenuta a valutare un piano. In tal modo, l'ampia varietà delle situazioni, la conoscenza specifica delle amministrazioni locali e regionali, delle parti economiche e sociali, delle pertinenti organizzazioni della società civile, degli istituti di ricerca e innovazione, dei portatori di interessi industriali e dei rappresentanti del dialogo sociale nonché la situazione nazionale possono essere meglio rispecchiate e contribuire all'efficacia e all'efficienza del sostegno globale ai soggetti vulnerabili.
- (19) I piani dovrebbero essere elaborati in stretta cooperazione con la Commissione e predisposti conformemente al modello fornito. Al fine di evitare oneri amministrativi eccessivi, gli Stati membri dovrebbero poter apportare adeguamenti di lieve entità o correggere errori materiali nei piani, notificando tali modifiche alla Commissione. Tali adeguamenti di lieve entità dovrebbero consistere in un aumento o una diminuzione inferiore al 5 % di un obiettivo previsto nel piano.
- (20) Far sì che le misure e gli investimenti siano destinati in particolare alle famiglie in condizioni di povertà energetica o di vulnerabilità, alle microimprese vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti è fondamentale per una transizione giusta verso la neutralità climatica. Le misure di sostegno per promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dovrebbero aiutare gli Stati membri a far fronte all'impatto sociale derivante dallo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto su strada.
- (21) In attesa dell'impatto dei suddetti investimenti sulla riduzione dei costi e delle emissioni, un sostegno diretto al reddito destinato specificamente alle famiglie vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti contribuirebbe a ridurre i costi dell'energia e della mobilità e sosterrrebbe la transizione giusta. Il sostegno diretto al reddito dovrebbe essere inteso come misura temporanea che accompagna la decarbonizzazione dei settori dell'edilizia abitativa e dei trasporti. Non sarebbe permanente in quanto non affronta le cause profonde della povertà energetica e della povertà dei trasporti. Il sostegno dovrebbe essere utilizzato unicamente per far fronte all'impatto diretto dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e non dovrebbe essere utilizzato unicamente per far fronte ai costi dell'energia elettrica o del riscaldamento connessi all'inclusione della produzione di energia elettrica e termica

nell'ambito di applicazione di detta direttiva. L'ammissibilità del sostegno diretto al reddito dovrebbe essere limitata nel tempo. I destinatari del sostegno diretto al reddito, in quanto membri di un gruppo generale di destinatari, dovrebbero essere oggetto di misure e investimenti volti a far uscire efficacemente tali destinatari dalla povertà energetica e dalla povertà dei trasporti. I piani dovrebbero pertanto includere un sostegno diretto al reddito, purché contengano anche misure o investimenti con effetti duraturi destinati alle famiglie vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti che ricevono un sostegno diretto al reddito.

- (22) Gli Stati membri dovrebbero sensibilizzare le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti offrendo informazioni, opportunità di educazione e consulenza mirate, accessibili e a prezzi abbordabili sulle misure, sugli investimenti e sul sostegno efficaci sotto il profilo dei costi, anche attraverso audit energetici degli edifici, nonché consultazioni energetiche su misura o servizi di gestione della mobilità su misura.
- (23) In considerazione dell'importanza della lotta ai cambiamenti climatici conformemente agli impegni dell'accordo di Parigi e all'impegno a favore degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, le misure e gli investimenti previsti dal presente regolamento mirano a conformarsi all'obiettivo secondo cui almeno il 30 % dell'importo totale del bilancio dell'Unione nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2021-2027 di cui al regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio⁽⁹⁾ («QFP 2021-2027») e dell'importo totale dello strumento dell'Unione europea per la ripresa istituito dal regolamento (UE) 2020/2094 del Consiglio⁽¹⁰⁾, e almeno il 37 % dell'importo totale del dispositivo per la ripresa e la resilienza istituito dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹¹⁾, dovrebbero essere destinati all'integrazione degli obiettivi in materia di clima. Le misure e gli investimenti a norma del presente regolamento mirano anche a conformarsi all'ambizione di destinare il 7,5 % della spesa annuale a titolo del QFP 2021-2027 agli obiettivi in materia di biodiversità nel 2024 e il 10 % della spesa annuale a titolo del QFP 2021-2027 agli obiettivi in materia di biodiversità nel 2026 e nel 2027, tenendo conto nel contempo delle sovrapposizioni esistenti tra gli obiettivi in materia di clima e di biodiversità.

A tal fine, per monitorare le spese del Fondo si dovrebbe ricorrere alla metodologia riportata nell'allegato I del regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾. Il Fondo dovrebbe sostenere misure e investimenti che rispettino pienamente le norme e le priorità climatiche e ambientali dell'Unione e si conformino al principio «non arrecare un danno significativo» ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾. Solo tali misure e investimenti dovrebbero rientrare nei piani. Di norma, è opportuno considerare che le misure di sostegno diretto al reddito abbiano un impatto prevedibile trascurabile sugli obiettivi ambientali e che, pertanto, esse dovrebbero essere considerate conformi al principio «non arrecare un danno significativo». È opportuno che la Commissione trasmetta orientamenti tecnici agli Stati membri con largo anticipo sulla preparazione dei piani. Gli orientamenti dovrebbero illustrare in che modo misure e investimenti si devono conformare al principio «non arrecare un danno significativo».

- (24) Le donne sono colpite in modo sproporzionato dalla povertà energetica e dalla povertà dei trasporti, in particolare le madri sole, che rappresentano l'85 % delle famiglie monoparentali, così come le donne sole, le donne con disabilità e le donne anziane che vivono da sole. Inoltre, le donne presentano modelli di mobilità diversi e più complessi. Le famiglie monoparentali con figli a carico presentano un rischio particolarmente elevato di povertà infantile. È opportuno che gli obiettivi di parità di genere e pari opportunità per tutti – e la loro integrazione – come pure i diritti all'accessibilità delle persone con disabilità, siano sostenuti e promossi durante l'intera preparazione e attuazione dei piani per garantire che nessuno sia lasciato indietro.
- (25) I clienti attivi, le comunità energetiche dei cittadini e gli scambi tra pari di energia rinnovabile possono aiutare gli Stati membri a conseguire gli obiettivi del presente regolamento attraverso una metodologia dal basso verso l'alto avviata dai cittadini. Essi responsabilizzano e coinvolgono i consumatori e consentono a determinati gruppi di clienti civili di partecipare a misure e investimenti in materia di efficienza energetica, di sostenere l'utilizzo dell'energia rinnovabile da parte delle famiglie e, nel contempo, di contribuire alla lotta contro la povertà energetica. Gli Stati membri dovrebbero pertanto promuovere il ruolo delle comunità energetiche dei cittadini e delle comunità di energia rinnovabile e considerarle beneficiarie ammissibili del Fondo.

⁽⁹⁾ Regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 (GU L 433I del 22.12.2020, pag. 11).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2020/2094 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, che istituisce uno strumento dell'Unione europea per la ripresa, a sostegno alla ripresa dell'economia dopo la crisi COVID-19 (GU L 433I del 22.12.2020, pag. 23).

⁽¹¹⁾ Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17).

⁽¹²⁾ Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 159).

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

- (26) Gli Stati membri dovrebbero includere nei piani le misure e gli investimenti da finanziare, i costi stimati di tali misure e investimenti e il contributo nazionale. Al momento della presentazione del piano, gli Stati membri dovrebbero presentare i costi totali stimati al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) a fini di comparabilità tra i piani. I piani dovrebbero inoltre includere i traguardi e gli obiettivi fondamentali per valutare l'attuazione effettiva delle misure e degli investimenti.
- (27) Il Fondo e i piani dovrebbero essere coerenti e rientrare nelle riforme programmate e negli impegni assunti dagli Stati membri nell'ambito dei rispettivi piani aggiornati nazionali integrati per l'energia e il clima conformemente al regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾, nell'ambito della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'efficienza energetica (rifusione), del Piano d'azione sul pilastro europeo dei diritti sociali, dei programmi della politica di coesione di cui al regolamento (UE) 2021/1060, dei piani per una transizione giusta in conformità del regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁵⁾, nell'ambito dei piani di ripresa e resilienza conformemente al regolamento (UE) 2021/241, del Fondo per la modernizzazione di cui all'articolo 10 *quinquies* della direttiva 2003/87/CE e delle strategie di ristrutturazione edilizia a lungo termine degli Stati membri in applicazione della direttiva 2010/31/UE. Ai fini dell'efficienza amministrativa, se del caso, è opportuno che le informazioni contenute nei piani siano coerenti con gli atti legislativi e i piani sopra elencati.
- (28) Per una pianificazione più efficiente, gli Stati membri dovrebbero indicare nei loro piani le conseguenze del rinvio del sistema di scambio di quote di emissioni istituito a norma del capo IV bis della direttiva 2003/87/CE, a norma dell'articolo 30 *duodecies* di tale direttiva. A tal fine, è opportuno distinguere accuratamente tutte le informazioni pertinenti da inserire nel piano suddividendole in due scenari, ossia descrivendo e quantificando gli adeguamenti da apportare alle misure, agli investimenti, ai traguardi e agli obiettivi, all'importo del contributo nazionale e a qualsiasi altro elemento pertinente del piano.
- (29) È opportuno che l'Unione sostenga gli Stati membri con mezzi finanziari per consentire loro di attuare i piani mediante il Fondo. I pagamenti a titolo del Fondo dovrebbero essere subordinati al conseguimento dei traguardi e obiettivi intermedi inclusi nei piani. Ciò consentirebbe di tenere conto delle circostanze e delle priorità nazionali, semplificando nel contempo i finanziamenti e facilitando l'integrazione dei finanziamenti a titolo del Fondo con altri programmi di spesa nazionali nonché garantendo l'impatto e l'integrità della spesa dell'Unione.
- (30) Il Fondo dovrebbe essere finanziato in via eccezionale e temporanea dalle entrate generate dalla vendita all'asta di 50 milioni di quote a norma dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 8 *ter*, della direttiva 2003/87/CE, di 150 milioni di quote a norma dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 3, di tale direttiva e di un volume aggiuntivo di quote a norma dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, di tale direttiva, che dovrebbero costituire entrate con destinazione specifica esterne. In linea di principio, per l'attuazione del Fondo nel periodo 2026-2032, dovrebbe essere messo a disposizione un importo massimo di 65 000 000 000 EUR. La Commissione è tenuta a garantire la vendita all'asta delle quote di cui al capo IV bis di tale direttiva. Qualora il sistema di scambio di quote di emissioni istituito a norma di tale capo sia rinviato al 2028 a norma dell'articolo 30 *duodecies* della medesima direttiva, l'importo massimo disponibile per l'attuazione del Fondo dovrebbe essere pari a 54 600 000 000 EUR. Tale importo e gli importi annuali riflettono una maggiore necessità di finanziamenti all'avvio del Fondo. Per ciascuno Stato membro dovrebbe essere calcolata una dotazione finanziaria massima in base a una metodologia di assegnazione che fornisca in particolare un sostegno supplementare agli Stati membri maggiormente colpiti dall'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE. Tenuto conto del fatto che le entrate con destinazione specifica esterne devono essere rese disponibili in seguito alla vendita all'asta delle quote a norma dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 8 *ter*, e dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2003/87/CE, è necessario prevedere una deroga all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾ per consentire all'Unione di impegnare ogni anno gli importi necessari per i pagamenti agli Stati membri da effettuare conformemente al presente regolamento per accogliere gli stanziamenti corrispondenti alle entrate con destinazione specifica.

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1).

- (31) Gli Stati membri dovrebbero contribuire almeno nella misura del 25 % dei costi totali stimati dei loro piani.
- (32) Gli impegni di bilancio dovrebbero poter essere ripartiti, all'occorrenza, in frazioni annue. Gli accordi con gli Stati membri che costituiscono impegni giuridici specifici dovrebbero tenere conto, tra l'altro, dell'evento di cui all'articolo 30 *duodecies* della direttiva 2003/87/CE, che potrebbe determinare il ritardo di un anno dell'avvio dello scambio di quote di emissioni per gli edifici, il trasporto su strada e altri settori. Tali accordi dovrebbero inoltre considerare eventuali rischi finanziari potenziali per l'Unione, che potrebbero richiedere una modifica degli impegni giuridici specifici a causa delle specificità del finanziamento temporaneo ed eccezionale del Fondo mediante entrate con destinazione specifica esterne generate dalle quote del sistema di scambio di quote di emissione.
- (33) Al fine di garantire risorse aggiuntive per il Fondo, gli Stati membri dovrebbero poter chiedere un trasferimento di risorse al Fondo dai programmi della politica di coesione in regime di gestione concorrente, istituiti dal regolamento (UE) 2021/1060, alle condizioni ivi stabilite. Al fine di offrire agli Stati membri sufficiente flessibilità quanto all'attuazione dei rispettivi stanziamenti nell'ambito del Fondo, dovrebbe essere possibile trasferire risorse dalla loro dotazione finanziaria annuale ai fondi in regime di gestione concorrente di cui al regolamento (UE) 2021/1060, entro un massimale del 15 %. Con l'obiettivo di alleviare gli oneri amministrativi derivanti da successivi trasferimenti di risorse dalla rispettiva dotazione finanziaria annuale a titolo del Fondo ai fondi in regime di gestione concorrente che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2021/1060, la modifica corrispondente da apportare a uno o più programmi dovrebbe, in linea di principio, essere richiesta una sola volta e sottoposta a determinate condizioni per garantire un controllo finanziario efficace. Dovrebbe essere possibile effettuare ulteriori trasferimenti negli anni successivi trasmettendo le tabelle finanziarie alla Commissione, a condizione che le modifiche riguardino esclusivamente un aumento delle risorse finanziarie, senza ulteriori modifiche del programma in questione.
- (34) Il Fondo dovrebbe sostenere le misure che rispettano il principio di addizionalità dei finanziamenti dell'Unione. Salvo casi debitamente giustificati, il Fondo non dovrebbe sostituire le spese nazionali correnti, compresi i pagamenti dei costi per le azioni di assistenza tecnica indicate nei piani.
- (35) Per garantire un'assegnazione efficiente, trasparente e coerente dei fondi e il rispetto del principio della sana gestione finanziaria, le azioni intraprese a norma del presente regolamento dovrebbero essere coerenti e complementari ai programmi dell'Unione nonché ai programmi nazionali, e, se del caso, regionali in corso, evitando però di finanziare due volte la stessa spesa nell'ambito del Fondo e di altri programmi dell'Unione. In particolare, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero garantire in ogni fase del processo un coordinamento efficace volto a salvaguardare la coesione, la coerenza, la complementarità e la sinergia tra le fonti di finanziamento. Gli Stati membri dovrebbero a tal fine essere tenuti a trasmettere le pertinenti informazioni su finanziamenti dell'Unione esistenti o previsti all'atto della presentazione dei loro piani alla Commissione. Il sostegno finanziario a titolo del Fondo dovrebbe aggiungersi al sostegno fornito nell'ambito di altri programmi e strumenti dell'Unione. Misure e investimenti finanziati nell'ambito del Fondo dovrebbero poter ricevere finanziamenti da altri programmi e strumenti dell'Unione, a condizione che tale sostegno non copra gli stessi costi.
- (36) I pagamenti dovrebbero essere effettuati in forza di una decisione della Commissione che autorizza l'erogazione allo Stato membro interessato. È pertanto necessario derogare all'articolo 116, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, in modo che il termine di pagamento possa decorrere dalla data di comunicazione della suddetta decisione da parte della Commissione allo Stato membro interessato e non dalla data di ricezione della domanda di pagamento.
- (37) Dopo l'analisi di tutte le domande di pagamento ricevute durante un determinato ciclo, e se le entrate assegnate al Fondo a norma dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE non sono sufficienti a coprire le domande di pagamento presentate dagli Stati membri, la Commissione dovrebbe pagare gli Stati membri su base proporzionale al fine di garantire la parità di trattamento tra essi. Nel ciclo successivo di domande di pagamento, la Commissione dovrebbe pagare in via priorità gli Stati membri che hanno subito ritardi di pagamento nel precedente ciclo di domande di pagamento, provvedendo solo successivamente al pagamento delle nuove domande di pagamento presentate.
- (38) Al fine di agevolare la preparazione dei piani e di garantire la trasparenza delle regole di monitoraggio e valutazione, l'elenco degli indicatori comuni e il modello per i piani dovrebbero essere inclusi negli allegati del presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di utilizzare indicatori comuni pertinenti per definire i traguardi e gli obiettivi nei loro piani. L'elenco degli indicatori comuni dovrebbe contenere gli indicatori comuni per riferire sui progressi e ai fini del monitoraggio e della valutazione dell'attuazione dei piani e del Fondo.

- (39) Il Fondo dovrebbe essere attuato in linea con il principio della sana gestione finanziaria, che comprende la prevenzione e il perseguimento efficaci di frodi, frodi fiscali, evasioni fiscali, corruzione e conflitti di interessi. Il Fondo è soggetto a un regime generale di condizionalità per la protezione del bilancio dell'Unione in caso di violazione dei principi dello Stato di diritto negli Stati membri a norma del regolamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁷⁾.
- (40) Ai fini di una sana gestione finanziaria, nel rispetto della natura del Fondo basata sulla prestazione, gli impegni di bilancio, i pagamenti, la sospensione e il recupero dei fondi nonché la risoluzione degli accordi relativi al sostegno finanziario dovrebbero essere regolati da norme specifiche. Gli Stati membri dovrebbero adottare misure adeguate al fine di garantire che l'utilizzo dei fondi in relazione a misure sostenute dal Fondo sia conforme al diritto dell'Unione e al diritto nazionale applicabile. Gli Stati membri dovrebbero fare in modo che tale sostegno sia fornito nel rispetto delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato, laddove applicabili. In particolare, dovrebbero assicurare la prevenzione, l'individuazione e la rettifica di frodi, corruzione e conflitti di interessi ed evitare la duplicazione dei finanziamenti da parte del Fondo e di altri programmi dell'Unione. Laddove il piano non sia stato attuato in misura soddisfacente dallo Stato membro interessato, o nel caso di gravi irregolarità, vale a dire frode, corruzione e conflitti di interessi in relazione alle misure sostenute dal Fondo, o di grave violazione degli obblighi derivanti dagli accordi relativi all'assistenza finanziaria, dovrebbe essere possibile procedere alla sospensione e alla risoluzione degli accordi relativi al sostegno finanziario nonché alla riduzione e al recupero della dotazione finanziaria. In caso di risoluzione di un accordo relativo al sostegno finanziario nonché alla riduzione e al recupero della dotazione finanziaria, tali importi dovrebbero essere assegnati agli Stati membri entro il 31 dicembre 2033 secondo le norme di distribuzione delle quote di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE. Per fare in modo che la decisione della Commissione in merito alla sospensione e al recupero degli importi pagati o alla risoluzione degli accordi relativi al sostegno finanziario rispetti il diritto degli Stati membri di presentare osservazioni, dovrebbero essere stabilite opportune procedure di contraddittorio.
- (41) La Commissione dovrebbe provvedere affinché gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati efficacemente. Sebbene spetti in primo luogo allo Stato membro assicurare che il Fondo sia attuato in conformità del pertinente diritto dell'Unione e nazionale, la Commissione dovrebbe poter ricevere garanzie sufficienti al riguardo da parte degli Stati membri. A tal fine, nell'attuazione del Fondo gli Stati membri dovrebbero garantire il funzionamento di un sistema di controllo interno efficace ed efficiente e recuperare gli importi indebitamente versati o utilizzati in modo improprio. A tale riguardo, gli Stati membri dovrebbero poter fare affidamento sui loro normali sistemi nazionali di gestione del bilancio. Gli Stati membri dovrebbero raccogliere, registrare e conservare in un sistema elettronico categorie standardizzate di dati e informazioni che consentano la prevenzione, l'individuazione e la rettifica di gravi irregolarità in relazione alle misure e agli investimenti sostenuti dal Fondo, vale a dire frode, corruzione e conflitto di interessi. La Commissione dovrebbe mettere a disposizione un sistema di informazione e monitoraggio, compreso un unico strumento di estrazione di dati e valutazione del rischio, per accedere a tali dati e informazioni e analizzarli. La Commissione dovrebbe incoraggiare l'uso di tale sistema di informazione e monitoraggio in vista di una applicazione generalizzata da parte degli Stati membri.
- (42) La Commissione, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF), la Corte dei conti e, se del caso, la Procura europea (EPPO) dovrebbero poter utilizzare il sistema di informazione e monitoraggio nell'ambito delle loro competenze e dei loro diritti.
- (43) Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere autorizzati a trattare i dati personali solo se necessario al fine di garantire il scarico, la revisione contabile e il controllo, l'informazione, la comunicazione e la visibilità dell'utilizzo dei fondi in relazione alle misure di esecuzione nell'ambito del Fondo. I dati personali dovrebbero essere trattati a norma del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁸⁾ o del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁹⁾, a seconda dei casi.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽¹⁹⁾ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

- (44) In conformità dei regolamenti (UE, Euratom) 2018/1046 e (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾, e dei regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95 ⁽²¹⁾, (Euratom, CE) n. 2185/96 ⁽²²⁾ e (UE) 2017/1939 ⁽²³⁾ del Consiglio, gli interessi finanziari dell'Unione devono essere tutelati attraverso misure proporzionate, tra cui misure relative alla prevenzione, all'individuazione, alla rettifica e all'indagine di frodi, corruzione e conflitti di interessi e, se del caso, all'irrogazione di sanzioni amministrative. In particolare, in conformità dei regolamenti (Euratom, CE) n. 2185/96 e (UE, Euratom) n. 883/2013, l'OLAF ha il potere di svolgere indagini amministrative, compresi controlli e verifiche sul posto, al fine di accertare l'esistenza di frodi, corruzione, conflitti di interessi o ogni altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'Unione.

In conformità del regolamento (UE) 2017/1939, l'EPPO ha facoltà di svolgere indagini su frodi, corruzione e conflitti di interessi e altri reati che ledono gli interessi finanziari dell'Unione e di perseguirli, secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾. In conformità del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, ogni persona o entità che riceve fondi dell'Unione deve cooperare pienamente alla tutela degli interessi finanziari dell'Unione, concedere i diritti necessari e l'accesso di cui hanno bisogno la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e, rispetto a quegli Stati membri che partecipano a una cooperazione rafforzata, l'EPPO ai sensi del regolamento (UE) 2017/1939, e garantire che i terzi coinvolti nell'esecuzione dei fondi dell'Unione concedano diritti equivalenti.

- (45) Al presente regolamento si applicano le regole finanziarie orizzontali adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio in base all'articolo 322 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Tali regole sono stabilite nel regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, definiscono in particolare le modalità relative alla formazione e all'esecuzione del bilancio dell'Unione attraverso sovvenzioni, appalti, premi, e gestione indiretta e organizzano il controllo della responsabilità degli agenti finanziari. Le regole adottate a norma dell'articolo 322 TFUE comprendono un regime generale di condizionalità per la tutela del bilancio dell'Unione.

- (46) È opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2021/1060.

- (47) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia contribuire a una transizione socialmente equa verso la neutralità climatica affrontando gli impatti sociali dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽²⁰⁾ Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GU L 248 del 18.9.2013, pag. 1).

⁽²¹⁾ Regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità (GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1).

⁽²²⁾ Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

⁽²³⁾ Regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio, del 12 ottobre 2017, relativo all'attuazione di una cooperazione rafforzata sull'istituzione della Procura europea («EPPO») (GU L 283 del 31.10.2017, pag. 1).

⁽²⁴⁾ Direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 29).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

Il presente regolamento istituisce il Fondo sociale per il clima («Fondo») per il periodo compreso tra il 2026 e il 2032.

Il Fondo fornisce sostegno finanziario agli Stati membri per le misure e gli investimenti inclusi nei rispettivi piani sociali per il clima («piani»).

Le misure e gli investimenti sostenuti dal Fondo sono utilizzati a beneficio delle famiglie, delle microimprese e degli utenti dei trasporti che sono vulnerabili e risentono particolarmente dell'inclusione, nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada, in particolare le famiglie in condizioni di povertà energetica o le famiglie in condizioni di povertà dei trasporti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «povertà energetica»: l'impossibilità per una famiglia di accedere ai servizi energetici essenziali a un tenore di vita e alla salute dignitosi, compresa un'erogazione adeguata di calore, raffrescamento, illuminazione ed energia per alimentare gli apparecchi, tenuto conto del contesto nazionale pertinente, della politica sociale esistente e di altre politiche pertinenti;
- 2) «povertà dei trasporti»: l'incapacità o la difficoltà degli individui e delle famiglie di sostenere i costi dei trasporti pubblici o privati o l'impossibilità o la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per l'accesso a servizi e attività socioeconomici essenziali, tenuto conto del contesto nazionale e geografico;
- 3) «costi totali stimati del piano»: i costi totali stimati delle misure e degli investimenti inclusi nel piano;
- 4) «dotazione finanziaria»: sostegno finanziario non rimborsabile che può essere assegnato o che è stato assegnato agli Stati membri a titolo del Fondo;
- 5) «traguardo»: il risultato qualitativo che serve per misurare i progressi compiuti verso la realizzazione di una misura o un investimento;
- 6) «obiettivo»: il risultato quantitativo che serve per misurare i progressi compiuti verso la realizzazione di una misura o un investimento;
- 7) «energia da fonti rinnovabili» o «energia rinnovabile»: l'energia da fonti rinnovabili definita all'articolo 2, secondo comma, punto 1), della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁵⁾;
- 8) «famiglia»: la famiglia definita all'articolo 2, punto 15), del regolamento (UE) 2019/1700 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁶⁾;

⁽²⁵⁾ 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).

⁽²⁶⁾ Regolamento (UE) 2019/1700 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 ottobre 2019, che istituisce un quadro comune per le statistiche europee sulle persone e sulle famiglie, basate su dati a livello individuale ottenuti su campioni, che modifica i regolamenti (CE) n. 808/2004, (CE) n. 452/2008 e (CE) n. 1338/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga il regolamento (CE) n. 1177/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio (GU L 261 del 14.10.2019, pag. 1).

- 9) «microimpresa»: l'impresa che occupa meno di 10 persone e realizza un fatturato annuo o un bilancio annuo non superiore a 2 milioni di EUR, calcolato conformemente agli articoli da 3 a 6 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione ⁽²⁷⁾;
- 10) «famiglie vulnerabili»: le famiglie in condizioni di povertà energetica o le famiglie, anche quelle a reddito basso e a reddito medio-basso, che risentono in modo significativo dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che non hanno i mezzi per ristrutturare l'edificio che occupano;
- 11) «microimprese vulnerabili»: le microimprese che risentono in modo significativo dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici o dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che, ai fini della loro attività, non hanno i mezzi per ristrutturare l'edificio che occupano o per acquistare veicoli a zero e a basse emissioni o per passare a modi di trasporto alternativi sostenibili, compresi i trasporti pubblici, se del caso;
- 12) «utenti vulnerabili dei trasporti»: individui e famiglie in condizioni di povertà dei trasporti, ma anche individui e famiglie, compresi quelli a reddito basso e a reddito medio-basso, che risentono in modo significativo dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che non hanno i mezzi per acquistare veicoli a zero e a basse emissioni o per passare a modi di trasporto alternativi sostenibili, compresi i trasporti pubblici;
- 13) «ristrutturazione edilizia»: qualsiasi tipo di ristrutturazione edilizia connessa all'energia, che ha l'obiettivo di aumentare la prestazione energetica degli edifici, come l'isolamento dell'involucro edilizio, vale a dire pareti, tetto, pavimento e sostituzione delle finestre, e l'installazione di sistemi tecnici per l'edilizia, conformi alle pertinenti norme nazionali di sicurezza, anche contribuendo ai requisiti di ristrutturazione stabiliti nella direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione energetica nell'edilizia (rifusione);
- 14) «sistema tecnico per l'edilizia»: apparecchiatura tecnica di un edificio o di un'unità immobiliare per il riscaldamento o il raffrescamento di ambienti, la ventilazione, la produzione di acqua calda per uso domestico, l'automazione e il controllo, la produzione e lo stoccaggio in loco di energia da fonti rinnovabili o una combinazione di tali apparecchiature tecniche, compresi i sistemi che sfruttano energie da fonti rinnovabili;
- 15) «cliente attivo»: il cliente attivo definito all'articolo 2, punto 8), della direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁸⁾;
- 16) «comunità energetica dei cittadini»: la comunità energetica dei cittadini definita all'articolo 2, punto 11), della direttiva (UE) 2019/944;
- 17) «comunità di energia rinnovabile»: la comunità di energia rinnovabile definita all'articolo 2, punto 16), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 18) «scambio tra pari di energia rinnovabile»: lo scambio tra pari di energia rinnovabile definito all'articolo 2, punto 18), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 19) «veicolo a zero e a basse emissioni», il veicolo a zero e a basse emissioni definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁹⁾.

Articolo 3

Obiettivi

1. L'obiettivo generale del Fondo è contribuire a una transizione socialmente equa verso la neutralità climatica affrontando gli impatti sociali dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE.

⁽²⁷⁾ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

⁽²⁸⁾ Direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la direttiva 2012/27/UE (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 125).

⁽²⁹⁾ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

2. Gli obiettivi specifici del Fondo sono sostenere le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti mediante un sostegno diretto temporaneo al reddito e misure e investimenti intesi ad aumentare l'efficienza energetica degli edifici, la decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici, compresa l'integrazione negli edifici della produzione di energia innovabile e lo stoccaggio di tale energia, e un migliore accesso alla mobilità e ai trasporti a zero e a basse emissioni.

CAPO II

Piani sociali per il clima

Articolo 4

Piani sociali per il clima

1. Ciascuno Stato membro presenta alla Commissione il suo piano. Il piano contiene una serie coerente di misure e investimenti nazionali, esistenti o nuovi, per far fronte all'impatto della fissazione del prezzo del carbonio sulle famiglie vulnerabili, sulle microimprese vulnerabili e sugli utenti vulnerabili dei trasporti, al fine di assicurare l'accessibilità economica del riscaldamento, del raffrescamento e della mobilità, accompagnando e accelerando nel contempo le misure necessarie per conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione.
2. Ciascuno Stato membro garantisce la coerenza tra il proprio piano e il proprio piano aggiornato nazionale integrato per l'energia e il clima di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1999.
3. Il piano può includere misure nazionali che forniscono alle famiglie vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti un sostegno diretto temporaneo al reddito per ridurre l'impatto dell'aumento del prezzo dei combustibili fossili derivante dall'inclusione degli edifici e del trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE.
4. Il piano comprende misure e investimenti nazionali e, se del caso, locali e regionali, in conformità dell'articolo 8, volti a:
 - a) procedere alla ristrutturazione edilizia e decarbonizzare il riscaldamento e il raffrescamento degli edifici, anche integrando la produzione di energia rinnovabile e lo stoccaggio;
 - b) aumentare la diffusione della mobilità e dei trasporti a zero e a basse emissioni.
5. Qualora uno Stato membro disponga già di un sistema nazionale di scambio di quote di emissioni per gli edifici e il trasporto su strada o preveda già una tassa sul carbonio, le misure nazionali già in vigore per mitigare gli impatti e le sfide sociali possono essere incluse nel piano, a condizione che siano conformi al presente regolamento.

Articolo 5

Consultazione pubblica

1. Ogni Stato membro presenta alla Commissione un piano a seguito di una consultazione pubblica con le autorità locali e regionali, i rappresentanti delle parti economiche e sociali, le pertinenti organizzazioni della società civile, le organizzazioni giovanili e altri portatori di interessi. Ogni Stato membro effettua tale consultazione conformemente ai requisiti di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/1999 e nel rispetto del quadro giuridico nazionale di tale Stato membro.
2. Ogni Stato membro include nel proprio piano una sintesi dei seguenti elementi:
 - a) la consultazione svolta a norma del paragrafo 1; e
 - b) il modo in cui il piano tiene conto dei contributi dei portatori di interessi che hanno partecipato alla consultazione.
3. Ai fini dell'articolo 16, paragrafo 3, la Commissione valuta se il piano sia stato elaborato in consultazione con i portatori di interessi conformemente al paragrafo 1 del presente articolo.

4. La Commissione sostiene gli Stati membri fornendo esempi di buone pratiche di consultazioni sui piani conformemente all'articolo 6, paragrafo 4.

Articolo 6

Contenuto dei piani sociali per il clima

1. Il piano presenta gli elementi seguenti:
 - a) misure concrete e investimenti conformemente agli articoli 4 e 8 per ridurre gli effetti di cui alla lettera d) del presente paragrafo, precisando in che modo tali misure e investimenti potranno contribuire efficacemente al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3 nell'ambito delle politiche pertinenti dello Stato membro;
 - b) se del caso, misure di accompagnamento concrete, reciprocamente coerenti e rafforzate per realizzare le misure e gli investimenti e ridurre gli effetti di cui alla lettera d);
 - c) informazioni su finanziamenti, in essere o previsti, di misure e investimenti provenienti da altre fonti dell'Unione, internazionali, pubbliche o, se del caso, private che contribuiscono alle misure e agli investimenti stabiliti nel piano. comprese informazioni sul sostegno diretto temporaneo al reddito;
 - d) la stima dei probabili effetti dell'aumento dei prezzi derivanti dall'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE sulle famiglie, in particolare sull'incidenza della povertà energetica e della povertà dei trasporti, e sulle microimprese; tali effetti devono essere analizzati al livello territoriale appropriato definito da ciascuno Stato membro, tenendo conto di elementi e specificità nazionali quali l'accesso ai trasporti pubblici e ai servizi di base, e individuando le zone più colpite;
 - e) la stima del numero e l'individuazione delle famiglie vulnerabili, microimprese vulnerabili e utenti vulnerabili dei trasporti;
 - f) una spiegazione del modo in cui devono essere applicate a livello nazionale le definizioni di povertà energetica e di povertà dei trasporti;
 - g) se il piano prevede le misure di cui all'articolo 4, paragrafo 3, i criteri per individuare i destinatari finali ammissibili, la scadenza prevista per le misure in questione e la loro motivazione in base a una stima quantitativa e a una spiegazione qualitativa di come si prevede che tali misure riducano la povertà energetica, la povertà dei trasporti e la vulnerabilità delle famiglie nel contesto dell'aumento dei prezzi del trasporto su strada e dei combustibili per riscaldamento;
 - h) i traguardi e gli obiettivi previsti e un calendario indicativo globale dell'attuazione delle misure e degli investimenti da completare entro il 31 luglio 2032;
 - i) se del caso, un calendario per la riduzione graduale del sostegno ai veicoli a basse emissioni;
 - j) i costi totali stimati del piano, accompagnati da una motivazione adeguata e da una spiegazione di come tali costi siano in linea con il principio dell'efficienza e commisurati all'impatto atteso del piano;
 - k) il contributo nazionale previsto ai costi totali stimati del piano, calcolato conformemente all'articolo 15;
 - l) fatta eccezione per le misure di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del presente regolamento, una spiegazione del modo in cui il piano garantisce che nessuna delle misure o degli investimenti arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852;
 - m) le modalità per il monitoraggio e l'attuazione efficaci del piano da parte dello Stato membro interessato, in particolare dei traguardi e degli obiettivi proposti, i pertinenti indicatori comuni di cui all'allegato IV e, se nessuno di tali indicatori è pertinente per una misura o un investimento specifici, i singoli indicatori aggiuntivi proposti dallo Stato membro interessato;
 - n) per la preparazione e, ove disponibile, l'attuazione del piano, una sintesi del processo di consultazione pubblica di cui all'articolo 5;

- o) una spiegazione riguardo al sistema predisposto dallo Stato membro per prevenire, individuare e rettificare la frode, la corruzione e i conflitti di interessi nell'utilizzo delle dotazioni finanziarie fornite nell'ambito del Fondo e le modalità volte a evitare la duplicazione dei finanziamenti a titolo del Fondo e di altri programmi dell'Unione;
- p) laddove applicabile e pertinente, una spiegazione del modo in cui nel piano sono state prese in considerazione le specificità geografiche, come isole, regioni e territori ultraperiferici, zone rurali o remote, periferie meno accessibili, zone montuose o zone in ritardo di sviluppo;
- q) se del caso, una spiegazione del modo in cui le misure e gli investimenti sono intesi ad affrontare la disparità di genere.
2. Il piano può comprendere azioni di assistenza tecnica necessarie a una gestione e un'attuazione efficaci delle misure e degli investimenti.
3. Il piano è coerente con le informazioni incluse e con gli impegni assunti dallo Stato membro nell'ambito di quanto segue:
- a) il piano d'azione sul pilastro europeo dei diritti sociali;
- b) i propri programmi della politica di coesione di cui al regolamento (UE) 2021/1060;
- c) il proprio piano di ripresa e resilienza conformemente al regolamento (UE) 2021/241;
- d) il proprio piano di ristrutturazione edilizia in applicazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione energetica nell'edilizia (rifusione);
- e) il proprio piano aggiornato nazionale integrato per l'energia e il clima di cui al regolamento (UE) 2018/1999; e
- f) i propri piani territoriali per una transizione giusta in applicazione del regolamento (UE) 2021/1056.
4. Durante la preparazione dei piani la Commissione organizza uno scambio di buone pratiche, anche su misure e investimenti efficaci sotto il profilo dei costi da includere nei piani. Gli Stati membri possono chiedere assistenza tecnica nell'ambito del meccanismo di assistenza energetica europea a livello locale (European Local Energy Assistance - ELENA) istituito nel 2009 da un accordo della Commissione con la Banca europea per gli investimenti, o tramite lo strumento di sostegno tecnico istituito dal regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁰⁾.
5. Ai fini del paragrafo 1, lettera l), del presente articolo, la Commissione fornisce agli Stati membri orientamenti tecnici, adattati all'ambito di applicazione del Fondo, sulla conformità delle misure e degli investimenti al principio «non arrecare un danno significativo» ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852.
6. Per aiutare gli Stati membri a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, lettera d), del presente articolo, la Commissione fornisce un valore comune da prendere in considerazione come stima del prezzo del carbonio risultante dall'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici, dal trasporto su strada e da altri settori nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE.
7. Ogni Stato membro utilizza il modello di cui all'allegato V per il piano.

CAPO III

Sostegno del Fondo ai piani sociali per il clima

Articolo 7

Principi che disciplinano il Fondo

1. Il Fondo fornisce sostegno finanziario agli Stati membri per le misure e gli investimenti previsti nei rispettivi piani.

⁽³⁰⁾ Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 febbraio 2021, che istituisce uno strumento di sostegno tecnico (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 1).

2. L'erogazione del sostegno finanziario a norma del paragrafo 1 del presente articolo a ciascuno Stato membro è subordinata al conseguimento, da parte di tale Stato membro, dei traguardi e degli obiettivi fissati per le misure e gli investimenti conformemente all'articolo 8 del presente regolamento. Tali traguardi e obiettivi sono compatibili con gli obiettivi climatici dell'Unione nonché con l'obiettivo fissato al regolamento (UE) 2021/1119 e riguardano in particolare:

- a) l'efficienza energetica;
- b) la ristrutturazione edilizia;
- c) la mobilità e i trasporti a zero e a basse emissioni;
- d) le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra;
- e) la riduzione del numero di famiglie vulnerabili, in particolare le famiglie in condizioni di povertà energetica, di microimprese vulnerabili e di utenti vulnerabili dei trasporti.

3. Il Fondo sostiene solo misure e investimenti che rispettano il principio «non arrecare un danno significativo» ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852.

4. Le misure e gli investimenti sostenuti dal Fondo riducono la dipendenza dai combustibili fossili e, ove opportuno, contribuiscono all'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali nonché a posti di lavoro sostenibili e di qualità nei settori interessati dalle misure e dagli investimenti del Fondo.

Articolo 8

Misure e investimenti ammissibili da includere nei piani sociali per il clima

1. Lo Stato membro può includere nei costi totali stimati del piano le misure e gli investimenti seguenti con impatti duraturi, purché siano destinati principalmente alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili o agli utenti vulnerabili dei trasporti e intendano:

- a) sostenere la ristrutturazione edilizia, in particolare per le famiglie vulnerabili e le microimprese vulnerabili che occupano gli edifici con le prestazioni peggiori compresi i locatari e le persone che vivono negli alloggi sociali;
- b) sostenere l'accesso ad alloggi efficienti sotto il profilo energetico a prezzi abbordabili, compresi gli alloggi sociali;
- c) contribuire alla decarbonizzazione, ad esempio attraverso l'elettrificazione, dei sistemi di riscaldamento, raffrescamento e cottura negli edifici fornendo accesso a sistemi efficienti sotto il profilo energetico e a prezzi abbordabili nonché integrando la produzione di energia rinnovabile e lo stoccaggio, anche mediante le comunità di energia rinnovabile, le comunità energetiche dei cittadini e altri clienti attivi, al fine di promuovere la diffusione dell'autoconsumo di energia rinnovabile, come la condivisione dell'energia e gli scambi tra pari di energia rinnovabile, la connessione alle reti intelligenti e alle reti di teleriscaldamento a fini di risparmio energetico o di riduzione della povertà energetica;
- d) offrire informazioni, opportunità di educazione, sensibilizzazione e consulenza mirate, accessibili e a prezzi abbordabili sulle misure e sugli investimenti efficaci sotto il profilo dei costi, sul sostegno disponibile per la ristrutturazione edilizia e l'efficienza energetica, nonché sulla mobilità e sulle alternative di trasporto sostenibili e a prezzi abbordabili;
- e) sostenere gli enti pubblici e privati, compresi i fornitori di alloggi sociali, in particolare le cooperative pubblico-privato, nello sviluppo e nella fornitura di soluzioni di efficienza energetica a prezzi abbordabili e di strumenti di finanziamento adeguati in linea con gli obiettivi sociali del Fondo;
- f) fornire accesso a veicoli e biciclette a zero e a basse emissioni, pur salvaguardando la neutralità tecnologica, compreso un sostegno finanziario o incentivi fiscali per il loro acquisto, nonché infrastrutture pubbliche e private adeguate, in particolare, ove pertinente, acquisto di veicoli a zero e a basse emissioni, infrastrutture per la ricarica e il rifornimento e sviluppo di un mercato dei veicoli di seconda mano a emissioni zero. Gli Stati membri fanno in modo che, laddove i veicoli a emissioni zero siano una soluzione economicamente abbordabile e utilizzabile, nei loro piani il sostegno a detti veicoli sia prioritario;
- g) incentivare l'uso di trasporti pubblici accessibili e a prezzi abbordabili e sostenere gli enti pubblici e privati, comprese le cooperative, nello sviluppo e nella fornitura di mobilità sostenibile su richiesta, servizi di mobilità condivisa e soluzioni di mobilità attiva.

2. Nei costi totali stimati dei piani gli Stati membri possono includere i costi delle misure che forniscono alle famiglie vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti un sostegno diretto al reddito per ridurre l'impatto dell'aumento dei prezzi del trasporto su strada e dei combustibili per riscaldamento. Tale sostegno è temporaneo e diminuisce nel tempo. Gli Stati membri possono fornire un sostegno diretto temporaneo al reddito se i loro piani contengono misure o investimenti destinati a tali famiglie vulnerabili e utenti vulnerabili dei trasporti conformemente all'articolo 8, paragrafo 1 del presente regolamento. Tale sostegno è limitato all'impatto diretto dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE. I costi delle misure che forniscono un sostegno diretto temporaneo al reddito non rappresentano più del 37,5 % dei costi totali stimati del piano di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera j), del presente regolamento.

3. Gli Stati membri possono includere nei costi totali stimati dei piani i costi di assistenza tecnica per coprire le spese connesse ad attività di formazione, programmazione, monitoraggio, controllo, audit e valutazione necessarie per la gestione del Fondo e il conseguimento dei suoi obiettivi, ad esempio studi, spese informatiche (IT), consultazione pubblica dei portatori di interessi, azioni di informazione e comunicazione. I costi di tale assistenza tecnica arrivano al 2,5 % dei costi totali stimati del piano di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera j).

Articolo 9

Trasferimento dei benefici alle famiglie, alle microimprese e agli utenti dei trasporti

1. Gli Stati membri possono includere nei piani il sostegno fornito mediante enti pubblici o privati che non sono famiglie vulnerabili, microimprese vulnerabili e utenti vulnerabili dei trasporti, a condizione che detti enti attuino misure e investimenti di cui alla fine fruiscono famiglie vulnerabili, microimprese vulnerabili o utenti vulnerabili dei trasporti.

2. Gli Stati membri dispongono le necessarie garanzie legali e contrattuali per far sì che i benefici siano trasferiti interamente alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili o agli utenti vulnerabili dei trasporti.

Articolo 10

Risorse del Fondo

1. Un importo massimo di 65 000 000 000 EUR a prezzi correnti per il periodo dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2032 è messo a disposizione, conformemente agli articoli 10 bis, paragrafo 8 ter, 30 *quinquies*, paragrafo 3, e 30 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE, per l'attuazione del Fondo. Tale importo costituisce entrate con destinazione specifica esterne ai fini dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, fatto salvo l'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, sesto comma, della direttiva 2003/87/CE.

Gli importi annuali assegnati al Fondo, nei limiti dell'importo massimo di cui al primo comma del presente paragrafo, non superano gli importi di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, quarto comma, della direttiva 2003/87/CE.

Qualora il sistema di scambio di quote di emissioni istituito a norma del capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sia rinviato al 2028 a norma dell'articolo 30 *duodecies* di tale direttiva, l'importo massimo da mettere a disposizione del Fondo è pari a 54 600 000 000 EUR e gli importi annuali assegnati al Fondo non superano i rispettivi importi di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, quinto comma, della direttiva 2003/87/CE.

2. In deroga all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e fatto salvo l'articolo 19 del presente regolamento, gli stanziamenti di impegno a copertura dell'importo massimo pertinente di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono resi disponibili automaticamente all'inizio di ciascun esercizio finanziario, a decorrere dal 1° gennaio 2026, fino agli importi annuali pertinenti applicabili di cui al paragrafo 1, secondo e terzo comma.

3. Gli importi di cui al paragrafo 1 possono coprire anche le spese connesse ad attività di preparazione, monitoraggio, controllo, audit e valutazione necessarie per la gestione del Fondo e per il conseguimento dei suoi obiettivi, in particolare studi, riunioni di esperti, consultazione dei portatori di interessi, azioni di informazione e comunicazione, comprese azioni di sensibilizzazione inclusive, e la comunicazione istituzionale in merito alle priorità politiche dell'Unione, nella misura in cui si riferiscono agli obiettivi del presente regolamento, spese legate a reti informatiche destinate

all'elaborazione e allo scambio delle informazioni, strumenti informatici istituzionali, e tutte le altre spese di assistenza tecnica e amministrativa sostenute dalla Commissione ai fini della gestione del Fondo. Le spese possono anche riguardare i costi di altre attività di sostegno, come il controllo di qualità e il monitoraggio dei progetti sul campo e i costi della consulenza inter pares e degli esperti per la valutazione e l'attuazione delle azioni ammissibili.

Articolo 11

Risorse provenienti da e destinate a programmi in regime di gestione concorrente e uso delle risorse

1. Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta dello Stato membro interessato, essere trasferite al Fondo alle condizioni fissate nelle disposizioni pertinenti del regolamento (UE) 2021/1060. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità dell'articolo 62, paragrafo 1, primo comma, lettera a), del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046. Tali risorse sono usate esclusivamente a beneficio dello Stato membro interessato.
2. Gli Stati membri possono chiedere nei loro piani presentati a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del presente regolamento, di trasferire fino al 15 % della loro dotazione finanziaria annuale massima ai fondi in regime di gestione concorrente di cui al regolamento (UE) 2021/1060. Le risorse trasferite finanziano le misure e gli investimenti di cui all'articolo 8 del presente regolamento e sono attuate conformemente alle norme dei fondi ai quali le risorse sono trasferite. Le risorse sono trasferite dagli Stati membri mediante modifica di uno o più programmi, ad eccezione dei programmi nell'ambito dell'obiettivo «Cooperazione territoriale europea» (Interreg), in conformità dell'articolo 26 bis del regolamento (UE) 2021/1060, e sono attuate conformemente alle norme stabilite in tale regolamento e alle norme dei fondi ai quali le risorse sono trasferite.
3. Gli Stati membri possono affidare alle autorità di gestione dei programmi della politica di coesione di cui al regolamento (UE) 2021/1060 l'attuazione delle misure e degli investimenti che beneficiano del Fondo, se del caso tenendo conto delle sinergie con tali programmi della politica di coesione e conformemente agli obiettivi del Fondo. Gli Stati membri dichiarano nei piani l'intenzione di affidare così detti incarichi a dette autorità. In tali casi, i sistemi di gestione e di controllo esistenti istituiti dagli Stati membri e notificati alla Commissione sono considerati conformi ai requisiti del presente regolamento.
4. Gli Stati membri possono includere nei costi totali stimati dei piani i pagamenti per il sostegno tecnico supplementare in applicazione dell'articolo 7 del regolamento (UE) 2021/240 e l'importo del contributo in contante per il comparto degli Stati membri in applicazione delle disposizioni pertinenti del regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³¹⁾. Tali costi non superano il 4 % della dotazione finanziaria massima del piano e le misure pertinenti ivi stabilite sono conformi al presente regolamento.

Articolo 12

Attuazione

Il Fondo è attuato dalla Commissione in regime di gestione diretta, in conformità delle pertinenti norme adottate in conformità dell'articolo 322 TFUE, in particolare i regolamenti (UE, Euratom) 2018/1046 e (UE, Euratom) 2020/2092 relativo a un regime generale di condizionalità per la protezione del bilancio dell'Unione.

Articolo 13

Addizionalità e finanziamento complementare

1. Il sostegno a titolo del Fondo si aggiunge al sostegno fornito nell'ambito di altri fondi, programmi e strumenti dell'Unione. Misure e investimenti sostenuti a titolo del Fondo possono ricevere sostegno da altri fondi, programmi e strumenti dell'Unione, a condizione che tale sostegno non copra lo stesso costo.

⁽³¹⁾ Regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 marzo 2021, che istituisce il programma InvestEU e che modifica il regolamento (UE) 2015/1017 (GU L 107 del 26.3.2021, pag. 30).

2. Il sostegno del Fondo, compreso il sostegno diretto temporaneo al reddito di cui all'articolo 4, paragrafo 3, si aggiunge alle spese di bilancio correnti a livello nazionale senza sostituirle.
3. Per l'assistenza tecnica agli Stati membri, i costi amministrativi direttamente connessi all'attuazione del piano non sono considerati spese di bilancio correnti a livello nazionale.

Articolo 14

Dotazione finanziaria massima

1. La dotazione finanziaria massima è calcolata per ciascuno Stato membro conformemente all'articolo 10 e agli allegati I e II.
2. Ciascuno Stato membro può presentare una richiesta fino alla sua dotazione finanziaria massima per l'attuazione del suo piano.

Articolo 15

Contributo nazionale ai costi totali stimati

Gli Stati membri contribuiscono almeno al 25 % dei costi totali stimati dei loro piani.

Articolo 16

Valutazione della Commissione

1. Ai fini della conformità del presente regolamento la Commissione valuta il piano e, se del caso, le eventuali modifiche presentate dallo Stato membro a norma dell'articolo 18. In sede di tale valutazione la Commissione agisce in stretta collaborazione con lo Stato membro interessato. La Commissione può formulare osservazioni o richiedere informazioni supplementari entro due mesi a decorrere dalla data di presentazione del piano da parte dello Stato membro. Lo Stato membro fornisce le informazioni supplementari richieste e, se necessario, può rivedere il piano anche dopo averlo presentato. Lo Stato membro e la Commissione possono concordare di prorogare il termine per la valutazione per un periodo di tempo ragionevole, se necessario.
2. La Commissione valuta se i trasferimenti richiesti in conformità dell'articolo 11 rispondano agli obiettivi del presente regolamento.
3. La Commissione valuta la pertinenza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza del piano, tenendo conto delle sfide specifiche e della dotazione finanziaria dello Stato membro, come segue:
 - a) per quanto riguarda la valutazione della pertinenza, la Commissione tiene conto dei criteri seguenti:
 - i) se il piano rappresenta una risposta adeguata all'impatto sociale e alle sfide cui devono far fronte le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti nello Stato membro interessato a causa dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, in particolare le famiglie in condizioni di povertà energetica o le famiglie in condizioni di povertà dei trasporti, tenendo debitamente conto delle sfide individuate nella valutazione, da parte della Commissione, dell'aggiornamento del piano nazionale integrato per l'energia e il clima dello Stato membro interessato e dei progressi compiuti in applicazione dell'articolo 9, paragrafo 3, degli articoli 13 e 29 del regolamento (UE) 2018/1999 nonché delle raccomandazioni della Commissione agli Stati membri in applicazione dell'articolo 34 del regolamento (UE) 2018/1999 ai fini degli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione per il 2030 e dell'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica nell'Unione al più tardi entro il 2050;
 - ii) se il piano è in grado di assicurare che le misure o gli investimenti ivi inclusi non arrecano un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 e se il piano contribuisce a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili;

- iii) se il piano prevede misure e investimenti che contribuiscono alla transizione verde, ad affrontare gli impatti sociali e le sfide che ne derivano e, in particolare, a conseguire gli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione per il 2030 e l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica nell'Unione al più tardi entro il 2050 e i traguardi 2030 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente;
- b) per quanto riguarda la valutazione dell'efficacia, la Commissione tiene conto dei criteri seguenti:
- i) se nello Stato membro interessato il piano è in grado di avere un impatto duraturo sulle sfide affrontate dal piano stesso, in linea con gli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione per il 2030 e con l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica nell'Unione al più tardi entro il 2050, in particolare sulle famiglie vulnerabili, sulle microimprese vulnerabili e sugli utenti vulnerabili dei trasporti, in particolare le famiglie in condizioni di povertà energetica o le famiglie in condizioni di povertà dei trasporti;
 - ii) se le modalità proposte dallo Stato membro, calendario e traguardi e obiettivi previsti compresi, e i relativi indicatori, sono in grado di garantire il monitoraggio e l'attuazione efficaci del piano;
 - iii) se le misure e gli investimenti proposti dallo Stato membro sono coerenti e conformi ai requisiti di cui alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'efficienza energetica (rifusione), alla direttiva (UE) 2018/2001, al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³²⁾ e alla direttiva 2010/31/UE; e
 - iv) se le misure e gli investimenti proposti dallo Stato membro favoriscono la complementarità, la sinergia, la coerenza e l'uniformità con gli strumenti dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 3;
- c) per quanto riguarda la valutazione dell'efficienza, la Commissione tiene conto dei criteri seguenti:
- i) se la giustificazione fornita dallo Stato membro in merito all'importo dei costi totali stimati del piano è ragionevole e plausibile, in linea con il principio dell'efficienza sotto il profilo dei costi, nonché commisurata all'impatto atteso sull'ambiente e l'occupazione a livello nazionale, tenendo in considerazione le specificità nazionali che potrebbero avere un impatto sui costi previsti nel piano;
 - ii) se le modalità proposte dallo Stato membro sono tali da prevenire, individuare e rettificare la corruzione, la frode e i conflitti di interessi nell'uso della dotazione finanziaria fornita a titolo del Fondo, comprese le modalità volte a evitare la duplicazione dei finanziamenti da parte del Fondo e di altri programmi dell'Unione;
 - iii) se i traguardi e gli obiettivi proposti dallo Stato membro sono efficienti a fronte dell'ambito di applicazione, degli obiettivi e delle azioni ammissibili del Fondo;
- d) per quanto riguarda la valutazione della coerenza la Commissione valuta se le misure e gli investimenti nel piano rappresentano azioni coerenti.

Articolo 17

Decisione della Commissione

1. In base alla valutazione effettuata conformemente all'articolo 16, la Commissione decide in merito al piano di uno Stato membro con un atto di esecuzione, entro cinque mesi dalla data di presentazione del piano in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 1.
2. Se la valutazione del piano è positiva, l'atto di esecuzione di cui al paragrafo 1 stabilisce:
 - a) le misure e gli investimenti che lo Stato membro deve attuare, l'importo dei costi totali stimati del piano, i traguardi e gli obiettivi;

⁽³²⁾ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

- b) la dotazione finanziaria massima assegnata conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, da erogare a rate, conformemente all'articolo 20, successivamente al conseguimento soddisfacente, da parte dello Stato membro, dei pertinenti traguardi e obiettivi individuati in relazione all'attuazione del piano;
- c) il contributo nazionale;
- d) le modalità e il calendario per il monitoraggio e l'attuazione del piano, comprese, se del caso, le misure necessarie per conformarsi all'articolo 21;
- e) gli indicatori pertinenti relativi al conseguimento dei traguardi e degli obiettivi previsti; e
- f) le modalità di accesso da parte della Commissione ai pertinenti dati sottostanti.

3. La dotazione finanziaria massima di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo è determinata in base ai costi totali stimati del piano proposto dallo Stato membro, valutato secondo i criteri di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

L'importo della dotazione finanziaria massima di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo è stabilito come segue:

- a) se il piano soddisfa i criteri di cui all'articolo 16, paragrafo 3, e l'importo dei costi totali stimati del piano meno il contributo nazionale è pari o superiore alla dotazione finanziaria massima dello Stato membro in questione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, la dotazione finanziaria assegnata allo Stato membro è pari all'importo totale della dotazione finanziaria massima di cui all'articolo 14, paragrafo 1;
- b) se il piano soddisfa i criteri di cui all'articolo 16, paragrafo 3, e l'importo dei costi totali stimati del piano meno il contributo nazionale è inferiore alla dotazione finanziaria massima dello Stato membro di cui all'articolo 14, paragrafo 1, la dotazione finanziaria assegnata allo Stato membro è pari all'importo dei costi totali stimati del piano meno il contributo nazionale;
- c) se il piano soddisfa i criteri di cui all'articolo 16, paragrafo 3, ma dalla valutazione identifica carenze nei sistemi di controllo interno, la Commissione può chiedere che siano incluse nel piano misure aggiuntive per porre rimedio a tali carenze e che siano realizzate dallo Stato membro prima del primo pagamento;
- d) se il piano non risponde in misura soddisfacente ai criteri di cui all'articolo 16, paragrafo 3, allo Stato membro non è assegnata alcuna dotazione finanziaria.

4. Se la valutazione del piano è negativa, la Commissione illustra i motivi nella decisione di cui al paragrafo 1. Lo Stato membro ripresenta il piano dopo aver tenuto conto della valutazione della Commissione.

Articolo 18

Modifica dei piani sociali per il clima

1. Se il piano non può più essere realizzato, compresi i pertinenti traguardi e obiettivi, o deve essere adeguato in modo significativo, in tutto o in parte, da uno Stato membro a causa di circostanze oggettive, in particolare a causa degli effetti diretti reali dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, lo Stato membro interessato presenta alla Commissione un piano modificato al fine di includere i cambiamenti necessari, giustificandoli debitamente. Gli Stati membri possono chiedere assistenza tecnica, conformemente all'articolo 11, paragrafo 4, per l'elaborazione del piano modificato.

2. La Commissione valuta il piano modificato conformemente all'articolo 16.

3. Se la valutazione del piano modificato è positiva, la Commissione adotta, conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, una decisione che illustra i motivi della valutazione positiva con un atto di esecuzione. In deroga all'articolo 17, paragrafo 1, la Commissione adotta la decisione di cui al presente paragrafo entro tre mesi dalla data di presentazione del piano modificato da parte dello Stato membro interessato.

4. Se la valutazione del piano modificato è negativa, la Commissione lo respinge entro il termine di cui al paragrafo 3, dopo aver dato allo Stato membro interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni entro il termine di tre mesi dalla data di comunicazione delle conclusioni della Commissione sul piano modificato.
5. Entro il 15 marzo 2029 ciascuno Stato membro valuta l'adeguatezza del proprio piano in considerazione degli effetti diretti reali dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE. Tali valutazioni sono presentate alla Commissione insieme alla relazione intermedia nazionale integrata sull'energia e il clima in applicazione dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2018/1999.
6. In caso di adeguamenti di lieve entità del piano, che rappresentano un aumento o una diminuzione inferiore al 5 % di un obiettivo previsto nel piano, come lievi aggiornamenti delle misure e degli investimenti previsti dal piano, o la correzione di errori materiali, lo Stato membro dà notifica di tali modifiche alla Commissione.

Articolo 19

Impegno della dotazione finanziaria

1. La Commissione, dopo aver adottato la decisione positiva di cui all'articolo 17 del presente regolamento, conclude in tempo utile con lo Stato membro interessato un accordo che costituisce un impegno giuridico specifico ai sensi del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 per il periodo 2026-2032, fatti salvi l'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, e gli articoli 30 *decies* e 30 *duodecies* della direttiva 2003/87/CE. L'accordo è concluso al più presto un anno prima dell'anno di inizio delle aste a norma del capo IV bis della direttiva 2003/87/CE, o due anni prima di tale anno, nei casi in cui si applichi l'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, del presente regolamento.
2. Gli impegni di bilancio possono essere basati su impegni globali e, all'occorrenza, essere ripartiti in frazioni annue distribuite su diversi anni.

Articolo 20

Regole concernenti il pagamento, la sospensione e la risoluzione degli accordi riguardanti le dotazioni finanziarie

1. I pagamenti delle dotazioni finanziarie ai sensi del presente articolo allo Stato membro sono effettuati dopo aver conseguito i traguardi e gli obiettivi concordati indicati nel piano approvato in conformità dell'articolo 17 e subordinatamente alla disponibilità di finanziamenti. Una volta conseguiti i suddetti traguardi, lo Stato membro presenta alla Commissione una domanda di pagamento debitamente ragionata. Lo Stato membro presenta alla Commissione tali domande di pagamento una o due volte l'anno, entro il 31 luglio o entro il 31 dicembre.
2. Al ricevimento di una domanda di pagamento da parte di uno Stato membro, la Commissione valuta se i pertinenti traguardi e obiettivi indicati nella decisione della Commissione di cui all'articolo 17 sono stati conseguiti in modo soddisfacente. Il conseguimento soddisfacente dei traguardi e degli obiettivi presuppone che le misure relative ai traguardi e agli obiettivi conseguiti in misura soddisfacente in precedenza non siano state annullate dallo Stato membro interessato.
3. Se effettua una valutazione positiva di una singola domanda di pagamento, la Commissione adotta una singola decisione che autorizza l'erogazione della dotazione finanziaria in conformità del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, subordinatamente alla disponibilità di finanziamenti e garantendo la parità di trattamento degli Stati membri. La Commissione adotta la singola decisione non prima di due mesi e non oltre tre mesi dal pertinente termine per la presentazione della domanda di pagamento conformemente al paragrafo 1 del presente articolo.
4. Se, a seguito della valutazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la Commissione accerta che i traguardi e gli obiettivi indicati nella decisione della Commissione di cui all'articolo 17 non sono stati conseguiti in misura soddisfacente, il pagamento della parte della dotazione finanziaria proporzionale al traguardo o all'obiettivo non conseguito è sospeso. Lo Stato membro può presentare le proprie osservazioni entro il termine di un mese dalla comunicazione della valutazione della Commissione.

La sospensione è revocata solamente quando sono stati conseguiti in modo soddisfacente i traguardi e gli obiettivi indicati nella decisione della Commissione di cui all'articolo 17.

5. In deroga all'articolo 116, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, il termine di pagamento inizia a decorrere dalla data di comunicazione della decisione della Commissione che autorizza l'erogazione della dotazione finanziaria allo Stato membro interessato a norma del paragrafo 3 del presente articolo o dalla data di comunicazione della revoca della sospensione a norma del paragrafo 4, secondo comma, del presente articolo.

6. Se i traguardi e gli obiettivi non sono stati conseguiti in misura soddisfacente entro un periodo di nove mesi dalla sospensione di cui al paragrafo 4, primo comma, la Commissione riduce proporzionalmente l'importo del contributo finanziario dopo aver dato allo Stato membro la possibilità di presentare le proprie osservazioni entro un termine di due mesi dalla comunicazione delle sue conclusioni riguardo al conseguimento dei traguardi e degli obiettivi.

7. Se entro il termine di 15 mesi dalla data di conclusione degli accordi pertinenti di cui all'articolo 19 non sono stati compiuti progressi concreti da parte dello Stato membro per quanto riguarda il conseguimento dei pertinenti traguardi e obiettivi, la Commissione risolve tali accordi e disimpegna l'importo della dotazione finanziaria, fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046. La Commissione adotta una decisione sulla risoluzione di tali accordi dopo aver dato allo Stato membro la possibilità di presentare le proprie osservazioni entro un termine di due mesi dalla comunicazione della valutazione da parte della Commissione che non sono stati realizzati progressi concreti.

8. Tutti i pagamenti sono effettuati entro il 31 dicembre 2033.

9. In deroga all'articolo 116 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e al paragrafo 5 del presente articolo, se, in un determinato ciclo di domande di pagamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo, le entrate assegnate al Fondo a norma dell'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE non sono sufficienti a soddisfare le domande di pagamento presentate, la Commissione corrisponde agli Stati membri un pagamento su base proporzionale determinato come quota delle disponibilità di pagamento sul totale dei pagamenti approvati. Nel ciclo successivo di domande di pagamento, la Commissione dà la priorità agli Stati membri che hanno subito ritardi di pagamento nel precedente ciclo, occupandosi solo successivamente alle nuove domande di pagamento presentate.

10. In deroga all'articolo 12, paragrafo 4, lettera c), del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e fatto salvo l'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 4, sesto comma, della direttiva 2003/87/CE, la Commissione assegna agli Stati membri gli importi corrispondenti a eventuali stanziamenti inutilizzati entro il 31 dicembre 2033, secondo le norme di distribuzione delle quote di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 3 del presente regolamento.

Articolo 21

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

1. Nell'attuare i piani, gli Stati membri, in qualità di beneficiari di fondi a titolo del Fondo, adottano tutte le opportune misure per tutelare gli interessi finanziari dell'Unione e per garantire che l'uso delle dotazioni finanziarie in relazione alle misure e agli investimenti sostenuti dal Fondo, compresi quelli effettuati da enti pubblici o privati che non sono famiglie vulnerabili, microimprese vulnerabili e utenti vulnerabili dei trasporti a norma dell'articolo 9, sia conforme al diritto dell'Unione e nazionale applicabile, in particolare per quanto riguarda la prevenzione, l'individuazione e la rettifica delle frodi, della corruzione e dei conflitti di interessi. A tal fine gli Stati membri prevedono un sistema di controllo interno efficace ed efficiente, come specificato nell'allegato III, e provvedono al recupero degli importi erroneamente versati o utilizzati in modo non corretto. Gli Stati membri possono fare affidamento sui loro normali sistemi nazionali di gestione del bilancio.

2. Gli accordi di cui all'articolo 19 contemplano per gli Stati membri gli obblighi seguenti:

a) verificare regolarmente che i finanziamenti erogati siano stati utilizzati correttamente, in conformità di tutte le norme applicabili, e che tutte le misure o gli investimenti nell'ambito del piano siano stati attuati correttamente in conformità di tutte le norme applicabili in particolare per quanto riguarda la prevenzione, l'individuazione e la rettifica delle frodi, della corruzione e dei conflitti di interessi;

- b) adottare misure adeguate per prevenire, individuare e rettificare le frodi, la corruzione e i conflitti di interessi quali definiti all'articolo 61 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 che ledono gli interessi finanziari dell'Unione e intraprendere azioni legali per recuperare i fondi che sono stati indebitamente assegnati, anche in relazione a eventuali misure e investimenti attuati nell'ambito del piano;
- c) corredare la domanda di pagamento di:
- i) una dichiarazione di gestione che attesti che le dotazioni finanziarie sono state utilizzate per lo scopo previsto, che le informazioni presentate con la domanda di pagamento sono complete, esatte e affidabili e che i sistemi di controllo interno posti in essere forniscono le garanzie necessarie a stabilire che le dotazioni finanziarie sono state gestite in conformità di tutte le norme applicabili, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e della duplicazione dei finanziamenti da parte del Fondo, e di altri programmi dell'Unione nel rispetto del principio di una sana gestione finanziaria; e
 - ii) una sintesi degli audit effettuati conformemente ai principi di audit riconosciuti a livello internazionale, che comprenda la portata di tali audit in termini di importo della spesa coperta e periodo di tempo coperto, l'analisi delle carenze individuate e le azioni correttive adottate;
- d) ai fini dell'audit e del controllo e per fornire dati comparabili sull'uso delle dotazioni finanziarie in relazione a misure e investimenti attuati nell'ambito del piano, raccogliere, registrare e conservare in un sistema elettronico le seguenti categorie standardizzate di dati, nonché garantire il relativo accesso:
- i) nome dei destinatari finali delle dotazioni finanziarie, numero di partita IVA o numero di identificazione fiscale e importo delle dotazioni finanziarie a carico del Fondo;
 - ii) nome dell'appaltatore/degli appaltatori, del subappaltatore/dei subappaltatori e relativo numero/relativi numeri di partita IVA o numero/i di identificazione fiscale e valore dell'appalto/degli appalti, ove il destinatario finale delle dotazioni finanziarie sia un'amministrazione aggiudicatrice ai sensi delle disposizioni nazionali o dell'Unione in materia di appalti pubblici;
 - iii) nome/i, cognome/i, data di nascita e numero di partita IVA o numero di identificazione fiscale del/dei titolare/i effettivo/i del destinatario delle dotazioni finanziarie o appaltatore, ai sensi dell'articolo 3, punto 6, della direttiva (UE) 2015/849 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³³⁾;
 - iv) un elenco di eventuali misure e investimenti attuati nell'ambito del Fondo con l'importo totale del finanziamento pubblico di tali misure e investimenti e con l'indicazione dell'importo dei fondi erogati nell'ambito di altri fondi finanziati dal bilancio dell'Unione;
- e) autorizzare espressamente la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e, rispetto a quegli Stati membri che partecipano a una cooperazione rafforzata ai sensi del regolamento (UE) 2017/1939, l'EPPO a esercitare i rispettivi diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e imporre a tutti i destinatari finali delle dotazioni finanziarie erogate per l'attuazione delle misure e degli investimenti inclusi nel piano, o a tutte le altre persone o entità coinvolte nella loro attuazione, l'obbligo di autorizzare espressamente la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e, se del caso, l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e imporre obblighi analoghi a tutti i destinatari finali dei fondi erogati;
- f) conservare i dati conformemente all'articolo 132 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, avendo come punto di riferimento l'operazione di pagamento pertinente per la misura o l'investimento in questione.

Le informazioni di cui al primo comma, lettera d), punto ii), del presente articolo sono richieste solo se il valore degli appalti pubblici è superiore alle soglie dell'Unione di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁴⁾. Riguardo ai subappaltatori, tali informazioni sono richieste solo:

- a) per il primo livello di subappalto;

⁽³³⁾ Direttiva (UE) 2015/849 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2015, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo, che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2006/70/CE della Commissione (GU L 141 del 5.6.2015, pag. 73).

⁽³⁴⁾ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

- b) se le informazioni sono registrate riguardo al rispettivo appaltatore; e
- c) per i subappalti il cui valore totale è superiore a 50 000 EUR.

3. I dati personali di cui al paragrafo 2, lettera d), del presente articolo sono trattati dagli Stati membri e dalla Commissione esclusivamente ai fini dello svolgimento, e per la durata corrispondente, delle procedure di discarico, audit e controllo, e delle attività di informazione, comunicazione e visibilità, in merito all'uso delle dotazioni finanziarie in relazione all'attuazione degli accordi di cui all'articolo 19. I dati personali sono trattati in conformità del regolamento (UE) 2016/679 o del regolamento (UE) 2018/1725, a seconda dei casi. Nel quadro della procedura di discarico della Commissione, conformemente all'articolo 319 TFUE, il Fondo è soggetto agli obblighi di informazione nell'ambito delle relazioni integrate in materia finanziaria e di responsabilità di cui all'articolo 247 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e, in particolare, è oggetto di un capitolo separato della relazione annuale sulla gestione e il rendimento.

4. Gli accordi di cui all'articolo 19 prevedono inoltre il diritto della Commissione di ridurre proporzionalmente il sostegno nell'ambito del Fondo e di recuperare qualsiasi importo dovuto al bilancio dell'Unione in caso di frode, corruzione e conflitto di interessi che ledano gli interessi finanziari dell'Unione qualora non vi sia stata rettifica da parte dello Stato membro, o una grave violazione di un obbligo derivante da detti accordi.

Nel decidere in merito all'importo del recupero e della riduzione, la Commissione rispetta il principio di proporzionalità e tiene conto della gravità della frode, della corruzione e del conflitto di interessi che ledono gli interessi finanziari dell'Unione, o di una violazione di un obbligo. La Commissione dà allo Stato membro l'opportunità di presentare le proprie osservazioni prima che sia effettuata la riduzione.

CAPO IV

Complementarità, monitoraggio e valutazione

Articolo 22

Coordinamento e complementarità

In funzione delle rispettive responsabilità, la Commissione e gli Stati membri interessati promuovono le sinergie e assicurano un efficace coordinamento tra il Fondo e i programmi e gli strumenti dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 3, del presente regolamento e il Fondo per la modernizzazione a norma dell'articolo 10 *quinquies* della direttiva 2003/87/CE. A tal fine essi:

- a) garantiscono complementarità, sinergia, coerenza e uniformità tra i diversi strumenti a livello di Unione, nazionale e, se del caso, locale o regionale sia nella fase di pianificazione che durante l'attuazione;
- b) ottimizzano i meccanismi di coordinamento per evitare la duplicazione degli sforzi; e
- c) garantiscono una stretta collaborazione tra i responsabili dell'attuazione e del controllo a livello di Unione, a livello nazionale e, se del caso, locale o regionale, al fine di conseguire gli obiettivi del Fondo.

Articolo 23

Informazione, comunicazione e visibilità

1. Gli Stati membri mettono i dati di cui all'articolo 21, paragrafo 2, lettera d), punti i), ii) e iv), del presente regolamento a disposizione del pubblico e li tengono aggiornati su un unico sito web in formati aperti, leggibili meccanicamente come stabilito all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁵⁾, che consentano di ordinare, utilizzare in operazioni di ricerca, estrarre, comparare e riutilizzare i dati. Le informazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 2, lettera d), punti i) e ii), del presente regolamento non sono pubblicate nei casi di cui all'articolo 38, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 o nel caso di un sostegno diretto temporaneo al reddito delle famiglie vulnerabili.

⁽³⁵⁾ Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

2. I destinatari del sostegno a titolo del Fondo sono informati dell'origine di tali fondi, anche se ne beneficiano tramite intermediari. Tali informazioni includono l'emblema dell'Unione e un'adeguata dichiarazione di finanziamento che recita «finanziato dall'Unione europea – Fondo sociale per il clima» su documenti e materiale di comunicazione relativi all'attuazione della misura a beneficio dei destinatari. I destinatari del sostegno a titolo del Fondo, ad eccezione del sostegno alle persone fisiche o nei casi in cui sussista il rischio che informazioni commercialmente sensibili siano rese pubbliche, ne garantiscono la visibilità, in particolare quando promuovono le azioni e i relativi risultati, fornendo informazioni mirate coerenti, efficaci e proporzionate a destinatari diversi, compresi i media e il pubblico.

3. La Commissione conduce azioni di informazione e comunicazione sul Fondo, sulle azioni intraprese in applicazione del presente regolamento e sui risultati ottenuti, anche, ove opportuno e previo accordo delle autorità nazionali, attraverso attività di comunicazione congiunte con le autorità nazionali e con gli uffici di rappresentanza del Parlamento europeo e della Commissione nello Stato membro interessato.

Articolo 24

Monitoraggio dell'attuazione

1. Ciascuno Stato membro riferisce ogni due anni alla Commissione in merito all'attuazione del piano contestualmente alla relazione intermedia nazionale integrata sull'energia e il clima in applicazione dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2018/1999 e conformemente all'articolo 28 del medesimo regolamento. Il monitoraggio dell'attuazione è mirato e proporzionato alle attività svolte nell'ambito del piano. Gli Stati membri includono gli indicatori di cui all'allegato IV del presente regolamento nella loro relazione intermedia.

2. La Commissione sorveglia l'attuazione del Fondo e misura il raggiungimento degli obiettivi. Il monitoraggio dell'attuazione è mirato e proporzionato alle attività svolte nell'ambito del Fondo.

3. Il sistema di comunicazione dei risultati della Commissione garantisce una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per il monitoraggio dell'attuazione delle attività e dei risultati. A tale scopo ai destinatari del sostegno del Fondo sono imposti obblighi di comunicazione proporzionati.

4. La Commissione utilizza gli indicatori comuni di cui all'allegato IV per riferire sui progressi e ai fini del monitoraggio e della valutazione del Fondo per quanto riguarda il raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 3.

Articolo 25

Trasparenza

1. La Commissione trasmette i piani presentati dagli Stati membri e le decisioni, quali rese pubbliche dalla Commissione, simultaneamente e a parità di condizioni al Parlamento europeo e al Consiglio senza indebito ritardo.

2. Le informazioni trasmesse dalla Commissione al Consiglio nel quadro del presente regolamento o della sua attuazione sono simultaneamente messe a disposizione del Parlamento europeo, se necessario, nel rispetto di disposizioni di riservatezza.

3. Le commissioni competenti del Parlamento europeo possono invitare la Commissione a fornire informazioni sullo stato di avanzamento della valutazione dei piani da parte della Commissione.

Articolo 26

Dialogo sociale per il clima

1. Al fine di rafforzare il dialogo tra le istituzioni dell'Unione, in particolare il Parlamento europeo e la Commissione, e di garantire maggiore trasparenza e responsabilità, le commissioni competenti del Parlamento europeo possono invitare due volte l'anno la Commissione a discutere le seguenti questioni:

a) i piani presentati dagli Stati membri;

- b) la valutazione da parte della Commissione dei piani presentati dagli Stati membri;
 - c) lo stato di conseguimento dei traguardi e degli obiettivi dei piani presentati dagli Stati membri;
 - d) le procedure di pagamento, sospensione e risoluzione, comprese eventuali osservazioni presentate ed eventuali misure correttive adottate dagli Stati membri per garantire il conseguimento soddisfacente dei traguardi e degli obiettivi stabiliti nei piani da essi presentati;
2. La Commissione tiene conto di qualsiasi elemento derivante dalle opinioni espresse attraverso il dialogo sociale per il clima, comprese le eventuali risoluzioni del Parlamento europeo.

CAPO V

Disposizioni finali

Articolo 27

Valutazione e riesame del Fondo

1. Due anni dopo l'avvio dell'attuazione dei piani, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione di valutazione sull'attuazione e il funzionamento del Fondo, tenendo conto dei risultati delle prime relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 24, e presenta, ove opportuno, proposte di modifica del presente regolamento.
2. La relazione di valutazione di cui al paragrafo 1 esamina, in particolare:
- a) la misura in cui sono stati conseguiti gli obiettivi del Fondo di cui all'articolo 3, l'efficienza nell'uso delle risorse e il valore aggiunto dell'Unione;
 - b) paese per paese, l'efficacia delle misure e degli investimenti e l'uso del sostegno diretto al reddito alla luce del conseguimento dei traguardi e degli obiettivi fissati nei piani;
 - c) il modo in cui le definizioni di povertà energetica e di povertà dei trasporti sono applicate negli Stati membri, sulla base delle informazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera f), e se sono necessarie modifiche di tali definizioni;
 - d) se tutti gli obiettivi, le misure e gli investimenti di cui all'articolo 8 del presente regolamento siano ancora pertinenti alla luce dell'impatto sulle emissioni di gas a effetto serra a seguito dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e a seguito delle misure nazionali adottate dagli Stati membri per conseguire le riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a norma del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁶⁾, nonché se le entrate con destinazione specifica siano ancora pertinenti in relazione ai possibili sviluppi della vendita all'asta delle quote nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissioni per gli edifici, il trasporto su strada e altri settori in applicazione del capo IV bis della direttiva 2003/87/CE e ad altre considerazioni pertinenti.
3. Entro il 31 dicembre 2033 la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione di valutazione ex post indipendente. La relazione di valutazione ex post contiene una valutazione globale del Fondo e informazioni sul suo impatto.
4. Fatto salvo il quadro finanziario pluriennale successivo al 2027, nel caso in cui le entrate generate dalla vendita all'asta delle quote di cui all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE siano considerate una risorsa propria a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE, la Commissione presenta, se del caso, le proposte necessarie per garantire, nel quadro del QFP successivo al 2027, l'efficacia e la continuità dell'attuazione del Fondo, che è temporaneamente ed eccezionalmente finanziato dalle entrate con destinazione specifica esterne generate dalle quote del sistema di scambio di quote di emissione.

⁽³⁶⁾ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

*Articolo 28***Modifica del regolamento (UE) 2021/1060**

Nel regolamento (UE) 2021/1060 è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 26 bis

Risorse trasferite dal Fondo sociale per il clima

1. Le risorse trasferite dal Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) sono attuate conformemente al presente regolamento e alle disposizioni che disciplinano il Fondo al quale le risorse sono trasferite e sono definitive. Tali risorse costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai fini dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 e si aggiungono alle risorse di cui all'articolo 110 del presente regolamento.
2. Quando attuano le risorse di cui al paragrafo 1 del presente articolo in regime di gestione concorrente, gli Stati membri presentano modifiche riguardanti uno o più programmi in conformità dell'articolo 24 del presente regolamento. Gli Stati membri pianificano l'uso di tali risorse per conseguire gli obiettivi climatici stabiliti per il bilancio dell'Unione conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, del presente regolamento. Tali risorse contribuiscono al conseguimento degli obiettivi pertinenti del Fondo sociale per il clima di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) 2023/955 e sono utilizzate per sostenere le misure e gli investimenti di cui all'articolo 8 di tale regolamento. Esse sono programmate nell'ambito di una o più priorità dedicate corrispondenti a uno o più obiettivi specifici del Fondo a cui sono trasferite le risorse e, se del caso, per una o più categorie di regioni, con l'indicazione della ripartizione annua delle risorse. Le risorse non sono prese in considerazione ai fini del calcolo della conformità ai requisiti in materia di concentrazione tematica di cui alle norme specifiche di ciascun Fondo.
3. Se la Commissione ha già approvato la richiesta di uno Stato membro di modificare un programma relativo a un trasferimento di risorse dal Fondo sociale per il clima, per qualsiasi ulteriore trasferimento di risorse negli anni successivi lo Stato membro può presentare una notifica concernente le tabelle finanziarie anziché una modifica di programma, a condizione che le modifiche proposte riguardino esclusivamente un aumento delle risorse finanziarie, senza ulteriori modifiche del programma.
4. In deroga all'articolo 18 e all'articolo 86, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento, le risorse trasferite a norma del presente articolo e dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/955 non sono prese in considerazione ai fini del riesame intermedio e dell'importo di flessibilità.
5. In deroga all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, il termine dopo il quale la Commissione procede al disimpegno degli importi a norma dell'articolo 105, paragrafo 1, del presente regolamento decorre dall'anno in cui sono assunti i corrispondenti impegni di bilancio. Le risorse non sono trasferite a programmi nell'ambito dell'obiettivo "Cooperazione territoriale europea" (Interreg).

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

*Articolo 29***Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal 30 giugno 2024, la data entro la quale gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁷⁾ recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il capo IV bis della direttiva 2003/87/CE.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

J. ROSWALL

—

⁽³⁷⁾ 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 alla costituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (cfr. pag. 134 della presente Gazzetta ufficiale.).

ALLEGATO I

METODOLOGIA PER IL CALCOLO DELLA DOTAZIONE FINANZIARIA MASSIMA PER CIASCUNO STATO MEMBRO
NELL'AMBITO DEL FONDO IN APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 14

Il presente allegato stabilisce la metodologia per il calcolo della dotazione finanziaria massima disponibile per ogni Stato membro conformemente agli articoli 10 e 14.

La metodologia tiene conto delle variabili seguenti con riguardo a ogni Stato membro:

- popolazione a rischio di povertà che vive nelle zone rurali (2019);
- emissioni di biossido di carbonio derivanti dall'uso di combustibili da parte delle famiglie (media 2016-2018);
- percentuale delle famiglie a rischio di povertà con arretrati nel pagamento delle bollette (2019);
- popolazione totale (2019);
- reddito nazionale lordo (RNL) pro capite dello Stato membro, misurato in standard di potere d'acquisto (2019);
- quota delle emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 per le fonti di emissione 1A3b, 1A4a e 1A4b, come stabilito nelle linee guida IPCC del 2006 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra (media 2016-2018), sottoposti a un riesame completo a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento.

La dotazione finanziaria massima di uno Stato membro nell'ambito del Fondo (DFM_i) è stabilita nel modo seguente:

$$DFM_i = \alpha_i \times (DM)$$

in cui:

DM è l'importo massimo per l'attuazione del Fondo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e α_i è la quota dello Stato membro i nell'importo massimo, determinato in base alle seguenti fasi:

$$\alpha_i = (50\% \times \beta_i + 50\% \times \lambda_i) \times \frac{GNI_{EU}^{PC}}{GNI_i^{PC}}$$

con

$$\beta_i = \min\left(\frac{rural\ pop_i}{rural\ pop_{EU}}, \frac{pop_i}{pop_{EU}} \times f_i\right)$$

$$\lambda_i = \gamma_i \times \delta_i$$

$$\gamma_i = \frac{HCO2_i}{HCO2_{EU}}$$

$$\delta_i = \min\left(\frac{arrear_i}{arrear_{EU}}, f_i\right)$$

$$f_i = 1 \text{ se } GNI_i^{PC} \geq GNI_{EU}^{PC}; f_i = 2,5 \text{ se } GNI_i^{PC} < GNI_{EU}^{PC}$$

in cui per ciascuno Stato membro i :

$rural\ pop_i$ è la popolazione a rischio di povertà che vive nelle zone rurali dello Stato membro i ;

$rural\ pop_{EU}$ è il totale della popolazione a rischio di povertà che vive nelle zone rurali degli Stati membri dell'UE-27;

pop_i è la popolazione dello Stato membro i ;

pop_{EU} è il totale della popolazione degli Stati membri dell'UE-27;

$HCO2_i$ sono le emissioni di biossido di carbonio derivanti dall'uso di combustibili da parte delle famiglie dello Stato membro i ;

$HCO2_{EU}$ è la somma delle emissioni di biossido di carbonio derivanti dall'uso di combustibili da parte delle famiglie degli Stati membri dell'UE-27;

$arrears_i$ è la percentuale delle famiglie a rischio di povertà con arretrati nel pagamento delle bollette dello Stato membro i ;

$arrears_{EU}$ è la percentuale delle famiglie a rischio di povertà con arretrati nel pagamento delle bollette degli Stati membri dell'UE-27;

GNI_i^{PC} è l'RNL pro capite dello Stato membro i ;

GNI_{EU}^{PC} è l'RNL pro capite dell'UE-27.

I β_i degli Stati membri con un RNL pro capite inferiore al valore dell'UE-27 e per cui $\frac{rural\ pop_i}{rural\ pop_{EU}}$ è la componente minima sono aggiustati proporzionalmente per far sì che la somma dei β_i per tutti gli Stati membri sia pari al 100 %. Tutti i λ_i sono aggiustati proporzionalmente per far sì che la loro somma sia pari al 100 %.

Per tutti gli Stati membri, gli α_i non possono essere inferiori allo 0,07 % dell'importo massimo di cui all'articolo 10, paragrafo 1. Gli α_i di tutti gli Stati membri con un α_i superiore allo 0,07 % sono aggiustati proporzionalmente per far sì che la somma di tutti gli α_i sia pari al 100 %.

Per gli Stati membri con un RNL pro capite inferiore al 90 % del valore dell'UE-27, l' α_i non può essere inferiore alla quota delle emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 per le fonti di emissione 1A3b, 1A4a e 1A4b, come stabilito nelle linee guida IPCC del 2006 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra per la media del periodo 2016-2018, sottoposti a un riesame completo a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento. Gli α_i degli Stati membri con un RNL pro capite superiore al valore dell'UE-27 sono aggiustati proporzionalmente per far sì che la somma di tutti gli α_i sia pari al 100 %.

ALLEGATO II

Dotazione finanziaria massima per ciascuno Stato membro nell'ambito del Fondo in applicazione degli articoli 10 e 14

Applicando la metodologia di cui all'allegato I agli importi di cui all'articolo 10, paragrafo 1, si otterranno la quota e la dotazione finanziaria massima per ciascuno Stato membro.

Gli eventuali importi di cui all'articolo 10, paragrafo 3, saranno coperti entro i limiti della dotazione finanziaria massima per ciascuno Stato membro su base pro rata.

Dotazione finanziaria massima per Stato membro			
Stato membro	Quota come % del totale	TOTALE 2026-2032 (in EUR, a prezzi correnti)	
		Articolo 10, paragrafo 1, primo e secondo comma	Articolo 10, paragrafo 1, terzo comma
		Belgio	2,55
Bulgaria	3,85	2 499 490 282	2 099 571 836
Cechia	2,40	1 562 617 717	1 312 598 882
Danimarca	0,50	324 991 338	272 992 724
Germania	8,18	5 317 778 511	4 466 933 949
Estonia	0,29	186 244 570	156 445 439
Irlanda	1,02	663 390 868	557 248 329
Grecia	5,52	3 586 843 608	3 012 948 631
Spagna	10,52	6 837 784 631	5 743 739 090
Francia	11,19	7 276 283 944	6 112 078 513
Croazia	1,94	1 263 071 899	1 060 980 395
Italia	10,81	7 023 970 924	5 900 135 577
Cipro	0,20	131 205 466	110 212 591
Lettonia	0,71	463 676 528	389 488 284
Lituania	1,02	664 171 367	557 903 948
Lussemburgo	0,10	66 102 592	55 526 177
Ungheria	4,33	2 815 968 174	2 365 413 267
Malta	0,07	45 500 000	38 220 000
Paesi Bassi	1,11	720 463 632	605 189 451
Austria	0,89	578 936 189	486 306 399
Polonia	17,60	11 439 026 446	9 608 782 215
Portogallo	1,88	1 223 154 017	1 027 449 374
Romania	9,25	6 012 677 290	5 050 648 923
Slovenia	0,55	357 971 733	300 696 256
Slovacchia	2,35	1 530 553 074	1 285 664 582

Dotazione finanziaria massima per Stato membro			
Stato membro	Quota come % del totale	TOTALE 2026-2032 (in EUR, a prezzi correnti)	
		Articolo 10, paragrafo 1, primo e secondo comma	Articolo 10, paragrafo 1, terzo comma
Finlandia	0,54	348 132 328	292 431 155
Svezia	0,62	400 386 447	336 324 616
UE-27	100 %	65 000 000 000	54 600 000 000

ALLEGATO III

Requisiti fondamentali per il sistema di controllo interno dello Stato membro

1. Lo Stato membro provvede a un sistema di controllo interno efficace ed efficiente, in conformità del proprio quadro istituzionale, giuridico e finanziario, che comprenda la separazione delle funzioni e modalità di informazione, supervisione e monitoraggio.

Ciò implica, fra l'altro:

- a) la designazione delle autorità incaricate dell'attuazione del piano e l'assegnazione delle relative responsabilità e funzioni;
- b) la designazione dell'autorità o delle autorità responsabili della firma della dichiarazione di gestione che correda le domande di pagamento;
- c) procedure atte a garantire che tale autorità o tali autorità assicurino il conseguimento dei traguardi e degli obiettivi stabiliti nel piano, e che i fondi siano stati gestiti conformemente a tutte le norme applicabili, in particolare le norme relative alla prevenzione di conflitti di interessi, frode, corruzione e duplicazione dei finanziamenti;
- d) un'adeguata separazione tra funzioni di gestione e di audit.

2. Lo Stato membro provvede all'attuazione efficace di misure proporzionate contro la frode e la corruzione, nonché di tutte le misure necessarie per evitare i conflitti di interessi.

Ciò implica, fra l'altro:

- a) misure adeguate per prevenire, individuare e rettificare le frodi, la corruzione e i conflitti di interessi nonché la duplicazione dei finanziamenti e azioni legali per recuperare i fondi che sono stati indebitamente assegnati;
- b) una valutazione del rischio di frode e la definizione di adeguate misure per attenuarlo.

3. Lo Stato membro mantiene procedure adeguate per redigere la dichiarazione di gestione e la sintesi degli audit effettuati a livello nazionale.

Ciò implica, fra l'altro:

- a) una procedura efficace per redigere la dichiarazione di gestione, documentare la sintesi degli audit e conservare le informazioni di base per la pista di controllo;
- b) procedure efficaci per garantire che tutti i casi di frode, corruzione e conflitto di interessi siano adeguatamente segnalati e rettificati mediante i recuperi.

4. Per fornire le informazioni necessarie, lo Stato membro garantisce adeguate verifiche di gestione, comprese procedure per verificare il conseguimento dei traguardi e degli obiettivi e il rispetto dei principi orizzontali di sana gestione finanziaria.

Ciò implica, fra l'altro:

- a) adeguate verifiche di gestione attraverso le quali le autorità responsabili dell'attuazione verificheranno il conseguimento dei traguardi e obiettivi del Fondo (ad esempio esami documentali, controlli in loco);
- b) adeguate verifiche di gestione attraverso le quali le autorità responsabili dell'attuazione accertano l'assenza di gravi irregolarità, vale a dire frode, corruzione e conflitti di interessi, e di duplicazione dei finanziamenti (ad esempio esami documentali, controlli in loco).

5. Lo Stato membro effettua audit adeguati e indipendenti dei sistemi e delle operazioni conformemente alle norme in materia di audit riconosciute a livello internazionale.

Ciò implica, fra l'altro:

- a) la designazione dell'organismo o degli organismi che effettueranno gli audit dei sistemi e delle operazioni e le modalità per garantirne l'indipendenza funzionale;

- b) l'assegnazione di risorse sufficienti a tale organismo o a tali organismi ai fini del Fondo;
 - c) la necessità che l'organismo o gli organismi affrontino in modo efficace il rischio di frode, corruzione, conflitti di interessi e duplicazione dei finanziamenti mediante audit sia dei sistemi che delle operazioni.
6. Lo Stato membro mantiene un sistema efficace per garantire la conservazione di tutte le informazioni e di tutti i documenti necessari ai fini della pista di controllo.

Ciò implica, fra l'altro:

- a) la raccolta, registrazione e archiviazione efficaci in un sistema elettronico dei dati sui destinatari finali delle misure o degli investimenti necessari per conseguire i traguardi e obiettivi;
 - b) l'accesso ai dati sui destinatari finali da parte della Commissione, dell'OLAF, della Corte dei conti europea e, per gli Stati membri che partecipano alla cooperazione rafforzata ai sensi del regolamento (UE) 2017/1939, dell'EPPO.
-

Indicatori comuni per i traguardi e gli obiettivi relativi ai piani sociali per il clima degli Stati membri di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera m), monitoraggio da parte dello Stato membro dell'attuazione del piano di cui all'articolo 24, paragrafo 1, valutazione da parte della Commissione dei progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi del Fondo di cui all'articolo 24, paragrafo 4

Le misure e gli investimenti possono contribuire a diversi indicatori comuni. Qualora il piano sociale per il clima di uno Stato membro non contenga alcuna misura o investimento che contribuisca ad alcuni degli indicatori, lo Stato membro può indicare «non applicabile».

Numero	Indicatore comune relativo al sostegno del Fondo	Spiegazione	Unità di misura
Settore dell'edilizia			
Indicatori di contesto			
1	Numero di famiglie vulnerabili	In linea con la definizione di cui all'articolo 2, punto 10.	Numero di famiglie
2	Numero di famiglie in condizioni di povertà energetica	In linea con la definizione di cui all'articolo 2, punto 1.	Numero di famiglie
Indicatori di output			
3	Numero di famiglie vulnerabili che hanno beneficiato di almeno una misura strutturale per ridurre le loro emissioni nel settore dell'edilizia	In linea con l'articolo 2, punto 10, e l'articolo 8, paragrafo 1. Soltanto le misure dovute al sostegno del Fondo.	Numero di famiglie
4	Numero di edifici sottoposti a ristrutturazione profonda (ossia una ristrutturazione che trasforma un edificio o un'unità immobiliare a) in un edificio a energia quasi zero prima del 1o gennaio 2030, b) in un edificio a emissioni zero a partire dal 1o gennaio 2030)	L'indicatore conta il numero di edifici e la corrispondente superficie totalmente o parzialmente ristrutturata sulla base del sostegno fornito dalle misure e dagli investimenti a titolo del Fondo, laddove il termine «ristrutturazione edilizia» è definito all'articolo 2, punto 13. Inoltre, l'indicatore distingue gli edifici in base alla loro classe dell'attestato di prestazione energetica e individua in particolare quanti edifici con le prestazioni peggiori sono stati ristrutturati.	Unità immobiliari
5	Superficie utile totale di edifici sottoposti a ristrutturazione profonda (ossia una ristrutturazione che trasforma un edificio o un'unità immobiliare a) in un edificio a energia quasi zero prima del 1o gennaio 2030, b) in un edificio a emissioni zero a partire dal 1o gennaio 2030)		Superficie ristrutturata (m ² /anno)
6	Numero di edifici sottoposti ad altre ristrutturazioni energetiche (ossia tutte le ristrutturazioni energetiche ad eccezione delle ristrutturazioni profonde, da riportare sopra)		Unità immobiliari
7	Superficie coperta utile totale degli edifici sottoposti ad altre ristrutturazioni energetiche (vale a dire tutte le ristrutturazioni energetiche ad eccezione delle ristrutturazioni profonde, da riportare sopra)		Superficie ristrutturata (m ² /anno)

Numero	Indicatore comune relativo al sostegno del Fondo	Spiegazione	Unità di misura
8	Sostituzione di un impianto di riscaldamento a combustibile fossile con un apparecchio a energia rinnovabile e/o con un impianto ad alta efficienza sulla base della classe di etichettatura energetica di cui al pertinente atto giuridico.	Tali azioni soddisfano il parametro di riferimento dell'UE per le energie rinnovabili e la quota indicativa di energia rinnovabile (nel consumo finale di energia) stabilita a livello nazionale nel settore dell'edilizia a norma delle pertinenti disposizioni della direttiva (UE) 2018/2001. I sistemi per il riscaldamento e il raffrescamento da fonti rinnovabili e l'energia elettrica da fonti rinnovabili possono contribuire a tale parametro di riferimento. Tali azioni contribuirebbero inoltre all'obiettivo di riscaldamento e raffrescamento da fonti rinnovabili di cui alla pertinente disposizione di tale direttiva. Sono interessate unicamente le sostituzioni supplementari degli impianti di riscaldamento a combustibili fossili dovute al sostegno del Fondo.	Numero di unità di impianti di riscaldamento a combustibili fossili sostituite (ad esempio con una pompa di calore o un impianto solare termico)
9	Capacità operativa supplementare installata per l'energia rinnovabile	Numero e capacità dei collettori fotovoltaici e solari termici o dei pannelli termici fotovoltaici (TPV) installati sui tetti; numero e capacità delle pompe di calore; numero e capacità di altre tecnologie rinnovabili per il riscaldamento e il raffrescamento di ambienti, comprese le caldaie a energie rinnovabili. È considerata unicamente la capacità operativa aggiuntiva dovuta al sostegno del Fondo.	MW
10			Numero di unità
Indicatori di risultato			
11	Riduzione del numero di famiglie vulnerabili	Riduzione del numero di famiglie vulnerabili come risultato di misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	%
12	Riduzione stimata delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'edilizia	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore degli edifici innescata dalle misure e dagli investimenti finanziati a titolo del Fondo. Le emissioni nel settore degli edifici sono stabilite come quelle di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE (per il settore degli edifici, fonti di emissioni 1A4a e 1A4b quali stabilite nelle linee guida IPCC per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra del 2006).	kgCO ₂ e
13	Riduzione del numero di famiglie in condizioni di povertà energetica	Riduzione del numero di famiglie in condizioni di povertà energetica come risultato di misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo. Gli Stati membri interessati dall'articolo 3, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2018/1999 includono nella loro relazione intermedia nazionale integrata sull'energia e il clima, a norma dell'articolo 24, lettera b), di tale regolamento, informazioni quantitative sul numero delle famiglie in condizioni di povertà energetica. Gli Stati membri possono utilizzare gli indicatori disponibili presso Eurostat — senza limitarsi ad essi — che sono individuati come pertinenti nella raccomandazione (UE) 2020/1563 della Commissione, del 14 ottobre 2020, sulla povertà energetica ⁽¹⁾ , e che figurano nel modello per le relazioni intermedie nazionali integrate sull'energia e il clima.	%

⁽¹⁾ GU L 357 del 27.10.2020, pag. 35.

Numero	Indicatore comune relativo al sostegno del Fondo	Spiegazione	Unità di misura
		L'indicatore non tiene conto delle abitazioni collettive quali ospedali, case di cura, carceri, caserme militari, istituzioni religiose, pensioni, ostelli per lavoratori ecc.	
14	Risparmi sul consumo annuo di energia primaria	I risparmi energetici conseguiti sono calcolati, per questa finalità, solo sulla base del sostegno finanziario del Fondo. Gli Stati membri riferiscono in merito alla riduzione annua del consumo di energia finale/primaria conseguita tra le famiglie vulnerabili, le persone in condizioni di povertà energetica e, se del caso, le persone che vivono negli alloggi sociali ai sensi delle pertinenti disposizioni della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'efficienza energetica (rifusione) grazie al sostegno del Fondo, che è complementare al fondo nazionale per l'efficienza energetica ai sensi delle pertinenti disposizioni di tale direttiva, anche attraverso regimi obbligatori di efficienza energetica e misure strategiche alternative a norma della pertinente disposizione di tale direttiva e compresi gli interventi effettuati per conformarsi a norme minime di prestazione energetica a norma delle pertinenti disposizioni di tale direttiva.	kWh/anno
15			kWh/m ² (se è disponibile una superficie totale)
16	Risparmi sul consumo annuo di energia primaria	Lo scenario di riferimento comprende il consumo annuo di energia finale e primaria prima dell'intervento, mentre il valore conseguito si riferisce al consumo annuo di energia finale e primaria per l'anno successivo all'intervento. I risparmi energetici nei singoli edifici sono documentati sulla base di attestati di prestazione energetica o di altri criteri per determinare i risparmi energetici perseguiti o conseguiti fissati nella pertinente disposizione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione energetica nell'edilizia (rifusione).	kWh/m ² (se è disponibile una superficie totale)
17			MWh/anno

Settore del trasporto su strada

Indicatori di contesto

18	Numero di utenti vulnerabili dei trasporti	In linea con la definizione di cui all'articolo 2, punto 12.	Numero di famiglie
19	Numero di famiglie in condizioni di povertà dei trasporti	In linea con la definizione di cui all'articolo 2, punto 2.	Numero di famiglie

Indicatori di output

20	Numero di utenti vulnerabili dei trasporti che hanno beneficiato di almeno una misura strutturale che riduce le loro emissioni nel settore del trasporto su strada	In linea con l'articolo 2, punto 12, e con l'articolo 8, paragrafo 1. Soltanto le misure dovute al sostegno del Fondo.	Numero di famiglie
----	--	--	--------------------

Numero	Indicatore comune relativo al sostegno del Fondo	Spiegazione	Unità di misura
21	Acquisti di veicoli a emissioni zero	Numero di veicoli a emissioni zero sostenuti da misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	Numero di veicoli a emissioni zero
22	Acquisti di veicoli a basse emissioni	Numero di veicoli a basse emissioni sostenuti da misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	Numero di veicoli a basse emissioni
23	Acquisti di biciclette e veicoli di micromobilità	Numero di biciclette e veicoli di micromobilità sostenuti da misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	Numero di biciclette e di veicoli di micromobilità
24	Infrastruttura supplementare per i combustibili alternativi (punti di rifornimento/di ricarica)	Numero di punti di rifornimento e di ricarica (nuovi o potenziati) per veicoli a emissioni zero e a basse emissioni sostenuti da misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo, con un'ulteriore attenzione alle zone remote. I termini «combustibile alternativo», «punto di ricarica» e «punto di rifornimento» hanno lo stesso significato delle definizioni di tali termini del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva n. 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. L'indicatore è raccolto e comunicato separatamente per i) punti di ricarica; e ii) punti di rifornimento. Nell'ambito di quest'ultimo, iii) i punti di rifornimento di idrogeno sono comunicati separatamente.	Numero di punti di rifornimento e di ricarica
25	Biglietti di trasporto pubblico ridotti o gratuiti	Numero di utenti del trasporto pubblico sostenuti da misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo. L'indicatore è raccolto e comunicato separatamente per i) biglietti ridotti e ii) biglietti gratuiti.	Numero di utenti
26	Ulteriori soluzioni di mobilità condivisa e su richiesta	Numero di utenti di soluzioni di mobilità condivisa e su richiesta sostenuti da misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	Numero di utenti
27			Unità
28	Infrastrutture dedicate ai ciclisti beneficiarie di un sostegno	Lunghezza delle infrastrutture dedicate ai ciclisti di recente costruzione o notevolmente potenziate grazie a progetti sostenuti a titolo del Fondo. Le infrastrutture dedicate ai ciclisti comprendono strutture ciclabili separate dalle strade per il traffico veicolare o da altre parti della stessa strada con mezzi strutturali (quali cordoli e barriere), strade ciclabili, gallerie ciclabili ecc. Per le infrastrutture dedicate ai ciclisti con corsie a senso unico separate (ad esempio su ciascun lato di una strada), la lunghezza è misurata come lunghezza della corsia.	Numero di km
Indicatori di risultato			
29	Riduzione del numero di utenti vulnerabili dei trasporti	Riduzione del numero di utenti vulnerabili dei trasporti come risultato di misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	%

Numero	Indicatore comune relativo al sostegno del Fondo	Spiegazione	Unità di misura
30	Riduzione del numero di famiglie in condizioni di povertà dei trasporti	Riduzione del numero di famiglie in condizioni di povertà dei trasporti come risultato di misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	%
31	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore del trasporto su strada	Gli Stati membri riferiscono in merito alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore del trasporto su strada derivante dalle misure e dagli investimenti finanziati a titolo del Fondo. Le emissioni nel settore del trasporto su strada sono definite come quelle di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE (per il settore del trasporto su strada, fonti di emissioni 1A3b quali stabilite nelle linee guida IPCC per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra del 2006).	ktCO2e
Microimprese (sia nel settore dell'edilizia che in quello del trasporto su strada)			
Indicatori di contesto			
32	Numero di microimprese vulnerabili	In linea con la definizione di cui all'articolo 2, punto 11.	Numero di microimprese
Indicatori di output			
33	Numero di microimprese vulnerabili che hanno beneficiato di almeno una misura strutturale che ne riduce le emissioni nel settore dell'edilizia e nel settore del trasporto su strada	In linea con l'articolo 2, punto 11, e con l'articolo 8, paragrafo 1. Soltanto le misure dovute al sostegno del Fondo.	Numero di microimprese
Indicatori di risultato			
34	Riduzione del numero di microimprese vulnerabili	Riduzione del numero di microimprese vulnerabili come risultato di misure e investimenti finanziati a titolo del Fondo.	%
Sostegno diretto temporaneo al reddito			
Indicatori di contesto			
35	Quota del sostegno diretto temporaneo al reddito rispetto ai costi totali dei piani sociali per il clima	In linea con l'articolo 4, paragrafo 3, e con l'articolo 10.	%
Indicatori di output			
36	Numero di famiglie vulnerabili e di utenti vulnerabili dei trasporti che hanno ricevuto un sostegno diretto temporaneo al reddito	L'indicatore indica il numero di famiglie vulnerabili e di utenti vulnerabili dei trasporti che hanno ricevuto un sostegno diretto temporaneo al reddito, contando quindi tutti i destinatari finali del sostegno diretto temporaneo al reddito erogato a titolo del Fondo. L'indicatore è raccolto e comunicato separatamente per le famiglie vulnerabili e per gli utenti vulnerabili dei trasporti, in linea con l'articolo 2, punti 10 e 12, e con l'articolo 4, paragrafo 3.	Numero di famiglie vulnerabili (unità: famiglie)
37			Numero di utenti vulnerabili dei trasporti (unità: famiglie)

Numero	Indicatore comune relativo al sostegno del Fondo	Spiegazione	Unità di misura
Indicatori di risultato			
38	Sostegno diretto temporaneo medio al reddito per famiglia vulnerabile e utente vulnerabile dei trasporti	L'indicatore indica l'importo medio del sostegno diretto temporaneo al reddito ricevuto da ciascuna famiglia vulnerabile e ciascun utente vulnerabile dei trasporti a titolo del Fondo.	EUR/famiglia (settore dell'edilizia)
39			EUR/famiglia (settore del trasporto su strada)

ALLEGATO V

Modello per i piani sociali per il clima di cui all'articolo 6, paragrafo 7

Sommaio

1. PANORAMICA E PROCESSO DI CREAZIONE DEL PIANO SOCIALE PER IL CLIMA	43
1.1. Sintesi	43
1.2. Panoramica della situazione politica attuale	43
1.3. Processo di consultazione	43
2. DESCRIZIONE DELLE MISURE E DEGLI INVESTIMENTI, DEI TRAGUARDI E DEGLI OBIETTIVI	44
2.1. COMPONENTE [1][2]: [settore dell'edilizia] [settore del trasporto]	44
i) Descrizione della componente	44
ii) Descrizione delle misure e degli investimenti della componente	44
iii) Non arrecare un danno significativo	44
iv) Traguardi, obiettivi e calendario	45
v) Finanziamenti e costi	45
vi) Giustificazione concernente i beneficiari diversi dalle famiglie vulnerabili, dalle microimprese vulnerabili e dagli utenti vulnerabili dei trasporti (se del caso)	45
vii) Stima dei costi totali della componente	46
viii) Scenario in caso di avvio tardivo del sistema di scambio di quote di emissione	46
2.2. COMPONENTE [3]: sostegno diretto al reddito	46
i) Descrizione della componente	46
ii) Descrizione delle misure della componente	46
iii) Traguardi e obiettivi per le misure di sostegno diretto al reddito	47
iv) Giustificazione delle misure	47
v) Costi delle misure	47
vi) Giustificazione concernente i beneficiari diversi dalle famiglie vulnerabili e dagli utenti vulnerabili dei trasporti (se del caso)	47
vii) Costi stimati del piano per la componente di sostegno diretto al reddito.	48
viii) Scenario in caso di avvio tardivo del sistema di scambio di quote di emissione	48
2.3. Assistenza tecnica	48
2.4. Trasferimenti a programmi in regime di gestione concorrente	48
2.5. Costi totali	48
3. ANALISI E IMPATTO GLOBALE	49
3.1. Definizioni	49
3.2. Impatto previsto sui gruppi vulnerabili	49
3.3. Impatto atteso delle misure e degli investimenti previsti	49
4. COMPLEMENTARITÀ, ADDIZIONALITÀ E ATTUAZIONE DEL PIANO	50
4.1. Monitoraggio e attuazione del piano	50
4.2. Coerenza con altre iniziative	50
4.3. Complementarità del finanziamento	50

4.4. Addizionalità	50
4.5. Specificità geografiche	51
4.6. Prevenzione della corruzione, della frode e dei conflitti di interessi	51
4.7. Informazione e comunicazione	51

1. PANORAMICA E PROCESSO DI CREAZIONE DEL PIANO SOCIALE PER IL CLIMA

1.1. Sintesi

Il contesto della transizione verde nello Stato membro, con particolare attenzione alle principali sfide poste dagli impatti sociali dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai settori dell'edilizia e del trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e al modo in cui il piano risponderà a tali sfide.

Una tabella che riassume i principali obiettivi del piano, con i costi totali stimati del piano, compreso il contributo del Fondo, il contributo nazionale e le risorse dei programmi in regime di gestione concorrente da trasferire al Fondo, suddivisi nei tre settori di intervento: misure e investimenti per il settore dell'edilizia, per il settore del trasporto su strada, e misure di sostegno diretto al reddito, sulla base del seguente modello:

Area di intervento	Costi totali (assoluti e % del finanziamento totale) per fonte di finanziamento	Panoramica delle principali misure e dei principali investimenti previsti	Obiettivi delle misure e degli investimenti	Impatto delle misure e degli investimenti	
				Riduzione del numero delle famiglie vulnerabili e degli utenti vulnerabili dei trasporti (unità: famiglie)	Riduzione delle emissioni di CO2
Settore dell'edilizia					
Settore del trasporto su strada					
Sostegno diretto temporaneo al reddito					
Assistenza tecnica (articolo 8, paragrafo 3)					
Contributo allo strumento di sostegno tecnico (articolo 11, paragrafo 3)					
Contributo al comparto degli Stati membri nell'ambito di InvestEU (articolo 11, paragrafo 3)					

1.2. Panoramica della situazione politica attuale

Informazioni sulle attuali politiche nazionali in materia di energia e clima e sulle relative modalità di applicazione nel contesto nazionale, con particolare attenzione ai settori dell'edilizia e del trasporto e relativamente ai gruppi più vulnerabili.

1.3. Processo di consultazione

Una sintesi del processo di consultazione delle autorità locali e regionali, delle parti sociali, delle organizzazioni della società civile, delle organizzazioni giovanili e di altri pertinenti portatori di interessi, attuato conformemente al quadro giuridico nazionale, per la preparazione e, se disponibile, l'attuazione del piano, comprendente l'ambito di applicazione, il tipo e la tempistica delle attività di consultazione, nonché il modo in cui i pareri dei portatori di interessi sono rispecchiati nel piano.

2. DESCRIZIONE DELLE MISURE E DEGLI INVESTIMENTI, DEI TRAGUARDI E DEGLI OBIETTIVI

Informazioni per ciascuna componente dei tre settori del piano separatamente:

- settore dell'edilizia;
- settore del trasporto su strada;
- sostegno diretto temporaneo al reddito.

Una componente può comprendere più sottocomponenti incentrate su una sfida o necessità specifica. Ciascuna componente o sottocomponente può comprendere uno o più investimenti o misure strettamente connessi o interdipendenti.

2.1. COMPONENTE [1][2]: [settore dell'edilizia] [settore del trasporto]

Informazioni sulla componente:

i) Descrizione della componente

Riquadro di sintesi:

Riquadro di sintesi per la componente [1] [2] [settore dell'edilizia] [settore del trasporto]
Settore di intervento: [settore dell'edilizia] [settore del trasporto]
Obiettivo:
Misure e investimenti:
Costi totali stimati: Xx EUR, di cui
Costi per i quali è stata chiesta la copertura a titolo del Fondo: XX EUR
Costi coperti dal contributo nazionale: XX EUR

ii) Descrizione delle misure e degli investimenti della componente

Descrizione dettagliata della componente e delle misure e investimenti specifici relativi, nonché delle loro interconnessioni e sinergie, con riguardo a quanto segue:

- Un'analisi chiara e basata su dati concreti delle sfide esistenti e del modo in cui sono affrontate dalle misure e dagli investimenti;
- La natura, il tipo e l'entità della misura o dell'investimento, che possono includere misure di sostegno tecnico supplementari a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, indicando se si tratta di una misura o di un investimento nuovo o esistente che dovrebbe essere esteso con il sostegno del Fondo;
- Informazioni dettagliate sull'obiettivo della misura o dell'investimento, sulle persone a cui è destinato e a cosa è destinato; una spiegazione del modo in cui la misura e l'investimento contribuirebbero efficacemente al conseguimento degli obiettivi del Fondo nell'ambito delle politiche pertinenti di uno Stato membro e del modo in cui ridurrebbero la dipendenza dai combustibili fossili;
- Descrizione delle modalità di attuazione della misura o dell'investimento (mezzi di attuazione), con riferimento alla capacità amministrativa dello Stato membro a livello centrale e, se del caso, regionale e locale, con una spiegazione del modo in cui le risorse saranno assorbite tempestivamente e del modo in cui saranno convogliate verso i livelli subnazionali, se del caso;
- Una spiegazione del modo in cui la misura o l'investimento mirerà ad affrontare la disuguaglianza di genere, se del caso;
- Il calendario della misura o dell'investimento; per i veicoli a basse emissioni un calendario di riduzione progressiva di tale sostegno.

iii) Non arrecare un danno significativo

Informazioni sul modo in cui le misure e gli investimenti inclusi nella componente rispettano il principio «non arrecare un danno significativo» ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852. La Commissione fornirà orientamenti tecnici a norma dell'articolo 6, paragrafo 5, lettera l), del presente regolamento.

iv) Traguardi, obiettivi e calendario

Informazioni su ciascun traguardo e obiettivo che illustreranno i progressi compiuti nell'attuazione delle misure e degli investimenti di questa componente, come segue:

- il motivo della scelta di questo traguardo e questo obiettivo specifico;
- cosa misurano il traguardo e l'obiettivo;
- le modalità di misurazione, la metodologia e la fonte utilizzate nonché le modalità di verifica oggettiva del corretto conseguimento del traguardo e dell'obiettivo;
- lo scenario di base (punto di partenza) e il livello o il punto specifico da raggiungere;
- la data in cui sarà raggiunto (per trimestre e anno);
- chi e quale istituzione sarà responsabile dell'attuazione, della misurazione e della comunicazione.

Tabella contenente i traguardi, gli obiettivi e il calendario delle componenti con le seguenti informazioni:

Numero d'ordine	Titolo della misura/dell'investimento	Traguardo o obiettivo	Titolo del traguardo/obiettivo	Indicatori qualitativi (traguardi)	Indicatori quantitativi (traguardi)			Calendario per il conseguimento		Descrizione di ciascun traguardo e obiettivo
					Unità di misura/ investimento	Scenario di base	Obiettivo	Trimestre	Anno	

v) Finanziamenti e costi

Informazioni e spiegazioni sui costi totali stimati della componente e per ciascuna misura e ciascun investimento, accompagnate da elementi giustificativi adeguati, tra cui:

- la metodologia utilizzata, le ipotesi sottostanti (ad esempio i costi unitari, i costi dei fattori di produzione) e gli elementi giustificativi di tali ipotesi;
- il calendario indicativo globale entro il quale si prevede di sostenere tali costi;
- informazioni sul contributo nazionale ai costi totali delle misure e degli investimenti;
- informazioni sugli finanziamenti a titolo di altri strumenti dell'Unione che sono o potrebbero essere previsti in relazione alla stessa componente;
- informazioni sui finanziamenti previsti da fonti private e sul livello di leva finanziaria mirato, se del caso;
- giustificazione della plausibilità e ragionevolezza dei costi stimati, se necessario, tenendo conto delle specificità nazionali.

vi) Giustificazione concernente i beneficiari diversi dalle famiglie vulnerabili, dalle microimprese vulnerabili e dagli utenti vulnerabili dei trasporti (se del caso)

Se il sostegno del Fondo è fornito tramite enti pubblici o privati diversi dalle famiglie vulnerabili, dalle microimprese vulnerabili o dagli utenti vulnerabili dei trasporti, una spiegazione delle misure o degli investimenti che tali enti adotteranno e del modo in cui tali misure e investimenti andranno a beneficio, in ultima analisi, delle famiglie vulnerabili, delle microimprese vulnerabili e degli utenti vulnerabili dei trasporti;

Se il sostegno del Fondo è fornito tramite intermediari finanziari, una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per garantire che gli intermediari finanziari trasferiscano l'intero beneficio ai destinatari finali.

vii) Stima dei costi totali della componente

Compilazione della tabella relativa ai costi stimati delle misure e degli investimenti inclusi nella componente, conformemente al modello riportato di seguito:

Numero d'ordine	Misura correlata (misura o investimento)	Periodo di tempo interessato		Costi stimati per i quali è richiesto il finanziamento del Fondo							
				Totale richiesto	Se disponibile: ripartizione per anno						
		dal	al	Importo (milioni di EUR)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

viii) Scenario in caso di avvio tardivo del sistema di scambio di quote di emissione

Una descrizione e quantificazione dei necessari adeguamenti delle misure, degli investimenti, dei traguardi e degli obiettivi, dell'importo del contributo nazionale e di qualsiasi altro elemento pertinente del piano risultante dal rinvio dell'avvio del sistema di scambio di quote di emissioni istituito a norma del capo IV bis della direttiva 2003/87/CE in conformità dell'articolo 30 duodecies di tale direttiva.

Una versione separata del riquadro di sintesi, della tabella relativa ai traguardi, agli obiettivi e al calendario nonché della tabella dei costi stimati.

2.2. COMPONENTE [3]: sostegno diretto al reddito

Informazioni sulla componente del sostegno diretto al reddito:

i) Descrizione della componente

Riquadro di sintesi:

<p>Riquadro di sintesi per la componente 3 - sostegno diretto al reddito</p> <p>Settore di intervento: sostegno diretto al reddito</p> <p>Obiettivo:</p> <p>Misure:</p> <p>Costi totali stimati: XX EUR, di cui</p> <p>Costi per i quali è stata chiesta la copertura a titolo del Fondo: XX EUR</p> <p>Costi coperti dal contributo nazionale: XX EUR</p>
--

ii) Descrizione delle misure della componente

Una descrizione dettagliata della componente e delle misure specifiche relative, nonché delle loro interconnessioni e sinergie, incluso:

- un'analisi chiara e basata su dati concreti delle sfide esistenti e del modo in cui sono affrontate e gli obiettivi del sostegno;
- la natura, il tipo e l'entità del sostegno;
- Informazioni dettagliate sui destinatari finali del sostegno e sui criteri utilizzati per la loro identificazione;
- il calendario per la riduzione del sostegno diretto al reddito in linea con il calendario del Fondo, compresa una data finale concreta per il sostegno;
- una spiegazione del modo in cui il sostegno mirerà ad affrontare la disuguaglianza di genere, se del caso;
- descrizione delle modalità di attuazione del sostegno;
- informazioni sul contributo nazionale ai costi delle misure.

iii) Traguardi e obiettivi per le misure di sostegno diretto al reddito

Informazioni su ciascun traguardo e obiettivo che rifletterà i progressi compiuti nell'attuazione di questa componente, come segue:

- il motivo della scelta di questo traguardo e questo obiettivo specifico;
- cosa misurano il traguardo e l'obiettivo;
- le modalità di misurazione, la metodologia e la fonte utilizzate nonché le modalità di verifica oggettiva del corretto conseguimento del traguardo e dell'obiettivo;
- lo scenario di base (punto di partenza) e il livello o il punto specifico da raggiungere;
- la data in cui sarà raggiunto;
- chi e quale istituzione sarà responsabile dell'attuazione, della misurazione e della comunicazione.

Tabella contenente i traguardi, gli obiettivi e il calendario per le misure di sostegno diretto temporaneo al reddito, modello riportato di seguito:

Numero d'ordine	Misura	Tra- guardo o obiet- tivo	Titolo del tra- gar- do/o- biiettivo	Indicatori qualitativi (traguardi)	Indicatori quantitativi (traguardi)			Calendario per il conseguimento		Descrizione di ciascun traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Scenario di base	Obiet- tivo	Trimes- tre	Anno	

iv) Giustificazione delle misure

Una giustificazione della necessità di un sostegno diretto temporaneo al reddito in base ai criteri di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e all'articolo 8, paragrafo 2:

- una stima quantitativa e una spiegazione qualitativa di come si prevede che le misure del piano riducano la povertà energetica e la povertà dei trasporti nonché la vulnerabilità delle famiglie e degli utenti dei trasporti di fronte all'aumento dei prezzi dei carburanti per trasporto su strada e dei combustibili per riscaldamento;
- una giustificazione del calendario proposto per la riduzione del sostegno diretto temporaneo al reddito e delle condizioni in cui non si applica più;
- una descrizione del modo in cui i gruppi di destinatari del sostegno diretto temporaneo al reddito sono anche interessati da misure e investimenti strutturali volti a farli uscire efficacemente dalla povertà energetica e dalla povertà dei trasporti, e una descrizione della complementarità del sostegno diretto temporaneo al reddito con misure e investimenti strutturali volti a sostenere le famiglie vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti.

v) Costi delle misure

Informazioni sui costi totali stimati della componente, accompagnate da elementi giustificativi adeguati, tra cui:

- la metodologia utilizzata, le ipotesi sottostanti e gli elementi giustificativi di tali ipotesi;
- i dati comparativi sui costi effettivi, se in passato sono state attuate misure di sostegno analoghe;
- informazioni sui finanziamenti a titolo di altri strumenti dell'Unione che sono o potrebbero essere previsti in relazione allo stesso sostegno;
- gli elementi giustificativi adeguati della plausibilità e ragionevolezza dei costi stimati, compresi tutti i dati o elementi concreti utilizzati allegati al piano.

vi) Giustificazione concernente i beneficiari diversi dalle famiglie vulnerabili e dagli utenti vulnerabili dei trasporti (se del caso)

Se il sostegno del Fondo è fornito tramite enti pubblici o privati diversi dalle famiglie vulnerabili o dagli utenti vulnerabili dei trasporti, una spiegazione del tipo di misure che tali enti adotteranno e del modo in cui tali misure andranno a beneficio, in ultima analisi, delle famiglie vulnerabili o degli utenti vulnerabili dei trasporti.

Se il sostegno del Fondo è fornito tramite intermediari finanziari, una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per garantire che gli intermediari finanziari trasferiscano l'intero beneficio ai destinatari finali.

vii) Costi stimati del piano per la componente di sostegno diretto temporaneo al reddito.

Compilazione della tabella relativa ai costi stimati del sostegno inclusi nella componente, modello riportato di seguito:

Numero d'ordine	Tipo di sostegno	Periodo di tempo interessato		Stima dei costi per i quali è richiesto il finanziamento del Fondo							
				Totale richiesto	Se disponibile: ripartizione per anno						
		dal	al	Importo (milioni di EUR)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

viii) Scenario in caso di avvio tardivo del sistema di scambio di quote di emissione

Una descrizione e quantificazione dei necessari adeguamenti delle misure, degli investimenti, dei traguardi e degli obiettivi, dell'importo del contributo nazionale e di qualsiasi altro elemento pertinente del piano risultante dal rinvio dell'avvio del sistema di scambio di quote di emissioni istituito a norma del capo IV bis della direttiva 2003/87/CE in conformità dell'articolo 30 duodecies di tale direttiva.

Una versione separata del riquadro di sintesi, della tabella relativa ai traguardi, agli obiettivi e al calendario nonché della tabella dei costi stimati.

2.3. Assistenza tecnica

Una descrizione delle azioni di assistenza tecnica che saranno incluse per la gestione e l'attuazione efficaci delle misure e degli investimenti previsti nel piano, conformemente all'articolo 8, paragrafo 3, tra cui:

- la natura, il tipo e l'entità delle azioni di assistenza tecnica;
- i costi stimati delle azioni di assistenza tecnica.

2.4. Trasferimenti a programmi in regime di gestione concorrente

Se risorse sono destinate a essere trasferite dal Fondo a fondi in regime di gestione concorrente a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, l'indicazione dei programmi a cui tali risorse saranno trasferite e il relativo calendario, nonché l'indicazione del modo in cui le misure e gli investimenti da attuare nell'ambito di tali programmi sarebbero conformi agli obiettivi di cui all'articolo 3, compreso se rientrano nelle misure e negli investimenti di cui all'articolo 8.

2.5. Costi totali stimati del piano

Costi totali stimati del piano, compresi gli importi messi a disposizione per il sostegno tecnico supplementare a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento, l'importo del contributo in contanti per il comparto «Stati membri» in applicazione delle disposizioni pertinenti del regolamento (UE) 2021/523 e gli importi messi a disposizione per l'assistenza tecnica supplementare a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, del presente regolamento.

Un'indicazione del contributo nazionale ai costi totali del proprio piano, compresa un'indicazione delle risorse destinate a essere trasferite al Fondo dai programmi in regime di gestione concorrente a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del presente regolamento e delle risorse destinate a essere trasferite dal Fondo ai programmi in regime di gestione concorrente a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del presente regolamento.

Una descrizione del modo in cui i costi sono in linea con il principio dell'efficienza sotto il profilo dei costi e commisurati all'impatto previsto del piano.

Compilazione della tabella riassuntiva del costo del Fondo per fonte di finanziamento, modello riportato di seguito:

Costi totali del piano sociale per il clima	Scenario di base	Nel caso dell'articolo 30 duodecies della direttiva 2003/87/CE
STIMA DEI COSTI TOTALI DEL PIANO, di cui	XXX EUR	XXX EUR
coperti a titolo del Fondo	XXX EUR	XXX EUR
contributo nazionale	XXX EUR	XXX EUR
trasferimenti da programmi in regime di gestione concorrente	XXX EUR	XXX EUR
(trasferimenti a programmi in regime di gestione concorrente)	-XXX EUR	-XXX EUR

3. ANALISI E IMPATTO GLOBALE

3.1. Definizioni

Una spiegazione del modo in cui devono essere applicate a livello nazionale le definizioni di povertà energetica e di povertà dei trasporti.

3.2. Impatto previsto sui gruppi vulnerabili

La stima dei probabili effetti dell'aumento dei prezzi derivanti dal sistema di scambio di quote di emissione istituito a norma del Capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sulle famiglie, in particolare sull'incidenza della povertà energetica e della povertà dei trasporti, e sulle microimprese, che comprenda in particolare una stima del numero e l'individuazione delle famiglie vulnerabili, delle microimprese vulnerabili e degli utenti vulnerabili dei trasporti. Tali effetti devono essere analizzati al livello territoriale appropriato stabilito da ciascuno Stato membro, tenendo conto di elementi e specificità nazionali quali l'accesso ai trasporti pubblici e ai servizi di base, e individuando le zone più colpite.

Una descrizione della metodologia utilizzata nelle stime, garantendo nel contempo che queste ultime siano calcolate con un livello sufficiente di disaggregazione regionale.

3.3. Impatto atteso delle misure e degli investimenti previsti

Una stima degli impatti attesi delle misure e degli investimenti previsti nella sezione 2 sulle emissioni di gas a effetto serra, la povertà energetica e la povertà dei trasporti, rispetto allo scenario di base sopra descritto.

una descrizione della metodologia utilizzata nelle stime.

Tabelle qualitative e quantitative sull'impatto del piano, modello riportato di seguito:

Componente	Descrizione degli impatti attesi della componente su: (tenuto conto dei pertinenti indicatori quantitativi)				
	Efficienza energetica	Ristrutturazione edilizia	Mobilità e trasporti a zero e a basse emissioni	Riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra	Riduzione del numero delle famiglie vulnerabili e degli utenti vulnerabili dei trasporti (unità: famiglie)
Piano generale					
Settore dell'edilizia					
Settore del trasporto su strada					

Componente	Quantificazione dell'impatto (se disponibile) ossia la differenza percentuale rispetto allo scenario di base neutro sotto il profilo delle politiche					
	Breve termine (a 3 anni)			Medio termine (fine del piano)		
	Emissioni di gas a effetto serra	Famiglie in condizioni di povertà energetica	Famiglie in condizioni di povertà dei trasporti	Emissioni di gas a effetto serra	Famiglie in condizioni di povertà energetica	Famiglie in condizioni di povertà dei trasporti
Piano generale						
Settore dell'edilizia						
Settore del trasporto su strada						

Tabella qualitativa e quantitativa sull'impatto previsto delle misure di sostegno diretto temporaneo al reddito sulla riduzione del numero di famiglie vulnerabili e di utenti vulnerabili dei trasporti, nonché di famiglie in condizioni di povertà energetica e di povertà dei trasporti, modello riportato di seguito:

Componente: sostegno diretto al reddito	
Riduzione del numero delle famiglie vulnerabili e degli utenti vulnerabili dei trasporti	Descrizione degli impatti previsti
	Stima degli impatti previsti; unità: famiglie
Riduzione del numero delle famiglie in condizioni di povertà energetica e di povertà dei trasporti	Descrizione degli impatti previsti
	Stima degli impatti previsti; unità: famiglie

4. COMPLEMENTARITÀ, ADDIZIONALITÀ E ATTUAZIONE DEL PIANO

Questa parte riguarda l'insieme del piano. I vari criteri indicati di seguito devono essere giustificati per l'insieme del piano.

4.1. Monitoraggio e attuazione del piano

Spiegazione del modo in cui lo Stato membro intende attuare le misure e gli investimenti proposti, con particolare attenzione alle modalità e al calendario per il monitoraggio e l'attuazione, comprese, se del caso, le misure necessarie per conformarsi all'articolo 21.

4.2. Coerenza con altre iniziative

Spiegazione del modo in cui il piano è coerente con le informazioni incluse e gli impegni assunti dallo Stato membro a titolo di altri piani e fondi pertinenti, nonché l'interazione tra i diversi piani in futuro, conformemente all'articolo 6, paragrafo 3, e all'articolo 16, paragrafo 3, lettera b), punto iii).

4.3. Complementarità del finanziamento

informazioni su finanziamenti, in essere o previsti, di misure e investimenti provenienti da altre fonti dell'Unione, internazionali, pubbliche o, se del caso, private che contribuiscono alle misure e agli investimenti stabiliti nel piano, anche per quanto riguarda il sostegno diretto temporaneo al reddito, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c).

4.4. Addizionalità

Spiegazione e giustificazione del modo in cui le misure o gli investimenti nuovi o esistenti vanno a completare e non sostituiscono le spese di bilancio nazionali ricorrenti, a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, anche per quanto riguarda le misure e gli investimenti inclusi nel piano in conformità dell'articolo 4, paragrafo 5.

4.5. Specificità geografiche

Spiegazione del modo in cui nel piano sono state prese in considerazione le specificità geografiche, come isole, regioni e territori ultraperiferici, zone rurali o remote, periferie meno accessibili, zone montuose o zone in ritardo di sviluppo.

4.6. Prevenzione della corruzione, della frode e dei conflitti di interessi

Un sistema per prevenire, individuare e correggere la corruzione, la frode e i conflitti di interessi nell'utilizzo dei fondi forniti nell'ambito del Fondo e dispositivi volti a evitare la duplicazione dei finanziamenti provenienti dal Fondo e da altri programmi dell'Unione conformemente all'articolo 21 e all'allegato III, compresi i fondi erogati attraverso enti pubblici o privati diversi dalle famiglie vulnerabili, dalle microimprese vulnerabili e dagli utenti vulnerabili dei trasporti conformemente all'articolo 9.

4.7. Informazione, comunicazione e visibilità

Rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 23 relative all'accesso del pubblico ai dati, indicando il sito web dove i dati saranno pubblicati, nonché le misure di informazione, comunicazione e visibilità;

descrizione della strategia di comunicazione nazionale prevista, destinata a garantire la sensibilizzazione del pubblico in merito ai finanziamenti dell'Unione.

REGOLAMENTO (UE) 2023/956 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 10 maggio 2023
che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere

(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 ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nella comunicazione dell'11 dicembre 2019 dal titolo «Il Green Deal europeo» («Green Deal europeo»), la Commissione ha definito una nuova strategia di crescita. Tale strategia mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che al più tardi entro il 2050 non genererà emissioni nette (emissioni al netto degli assorbimenti) di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. Il Green Deal europeo mira a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Allo stesso tempo, questa transizione deve essere giusta e inclusiva e non deve lasciare indietro nessuno. La Commissione ha inoltre annunciato nella sua comunicazione del 12 maggio 2021 dal titolo «Un percorso verso un pianeta più sano per tutti — Piano d'azione dell'UE: Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo» la promozione di strumenti e incentivi pertinenti per una migliore attuazione del principio «chi inquina paga» di cui all'articolo 191, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), completando in tal modo la graduale eliminazione dell'«inquinamento gratuito» al fine di massimizzare le sinergie tra la decarbonizzazione e l'obiettivo di azzerare l'inquinamento.
- (2) L'accordo di Parigi ⁽⁴⁾, 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 gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5° C rispetto ai livelli preindustriali. Nel quadro del patto di Glasgow per il clima, adottato il 13 novembre 2021, la conferenza delle parti all'UNFCCC, che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, ha riconosciuto anche che limitare l'aumento della temperatura media mondiale a 1,5° C rispetto ai livelli preindustriali ridurrebbe in misura significativa i rischi e l'impatto dei cambiamenti climatici, e si è impegnata a rafforzare gli obiettivi per il 2030 entro la fine del 2022 per colmare il divario in termini di ambizioni.

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 181.

⁽²⁾ GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

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

⁽⁴⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (3) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e a conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi è al centro del Green Deal europeo. Il valore del Green Deal europeo è stato ulteriormente enfatizzato dai gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute e sul benessere economico dei cittadini dell'Unione.
- (4) L'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'Unione in tutti i settori dell'economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030, come indicato nella presentazione all'UNFCCC, a nome dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, in merito all'aggiornamento del contributo determinato a livello nazionale dell'Unione europea e dei suoi Stati membri.
- (5) Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050. Tale regolamento stabilisce inoltre un obiettivo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (6) La relazione speciale del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (*Intergovernmental Panel on Climate Change* — IPCC) del 2018 concernente gli effetti dell'aumento globale delle temperature di 1,5° C rispetto ai livelli preindustriali e relative traiettorie delle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale costituisce una solida base scientifica per affrontare i cambiamenti climatici e evidenzia la necessità di intensificare l'azione per il clima. La relazione conferma che, al fine di ridurre la probabilità di eventi meteorologici estremi, le emissioni di gas a effetto serra devono essere ridotte con urgenza, e che i cambiamenti climatici devono essere limitati a un aumento della temperatura globale di 1,5° C. Inoltre, se le traiettorie di mitigazione, coerenti con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5° C al di sopra dei livelli preindustriali, non saranno attivate rapidamente, occorrerà adottare misure di adattamento molto più costose e complesse per evitare l'impatto di livelli più elevati di riscaldamento globale. Nel suo contributo alla sesta relazione di valutazione dell'IPCC dal titolo «Climate Change 2021: The Physical Science Basis» (Cambiamenti climatici 2021: le basi fisico-scientifiche), il gruppo di lavoro I rammenta che i cambiamenti climatici interessano già ogni regione del pianeta e che, secondo le proiezioni, nei prossimi decenni si accentueranno in tutte le regioni. Tale relazione sottolinea che, a meno che non si conseguano riduzioni immediate, rapide e su larga scala delle emissioni di gas a effetto serra, l'obiettivo di limitare il riscaldamento a un valore prossimo a 1,5° C o addirittura 2° C sarebbe fuori portata.
- (7) L'Unione persegue una politica ambiziosa in materia di azione per il clima e ha predisposto un quadro normativo per conseguire il suo traguardo di riduzione dei gas a effetto serra fissato per il 2030. La legislazione che attua tale obiettivo consiste, tra l'altro, nella direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra nell'UE (EU ETS) e prevede una tariffazione armonizzata delle emissioni di gas a effetto serra a livello dell'UE per i settori e sottosettori ad alta intensità energetica, nel regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, che introduce obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, e nel regolamento (UE) 2018/841 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, che impone agli Stati membri di bilanciare le emissioni di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo con gli assorbimenti di emissioni di gas a effetto serra dall'atmosfera.
- (8) Sebbene l'Unione abbia notevolmente ridotto le sue emissioni interne di gas a effetto serra, le emissioni di gas a effetto serra incorporate nelle importazioni verso l'Unione hanno registrato un aumento, compromettendo così gli sforzi compiuti dall'Unione per ridurre la sua impronta relativa alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale. L'Unione ha la responsabilità di continuare a svolgere un ruolo di primo piano nell'azione globale per il clima.

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

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) 2018/841 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 e della decisione 529/2013/UE (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 1).

- (9) Dato che un numero significativo di partner internazionali dell'Unione attua approcci politici che non conseguono lo stesso livello di ambizione in materia di clima, vi è il rischio della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La rilocalizzazione delle emissioni di carbonio si verifica se, per motivi legati ai costi delle politiche climatiche, le imprese di determinati settori o sottosettori industriali trasferiscono la produzione verso altri paesi oppure se le importazioni da tali paesi sostituiscono prodotti equivalenti a minore intensità in termini di emissioni di gas a effetto serra. Tali situazioni potrebbero portare a un aumento delle emissioni totali a livello mondiale tale da mettere a repentaglio la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, che è urgentemente necessaria se si vuole che il pianeta mantenga l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto dei 2° C rispetto ai livelli preindustriali e per proseguire gli sforzi volti a limitare l'aumento della temperatura a 1,5° C rispetto ai livelli preindustriali. Con l'aumento dell'ambizione in materia di clima da parte dell'Unione, il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio potrebbe compromettere l'efficacia delle politiche di riduzione delle emissioni dell'Unione.
- (10) L'iniziativa per un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (*Carbon Border Adjustment Mechanism — CBAM*) fa parte del pacchetto legislativo «Pronti per il 55 %» (*Fit for 55*). Tale meccanismo è destinato a fungere da elemento essenziale degli strumenti dell'Unione per conseguire l'obiettivo di un'Unione climaticamente neutra entro al più tardi il 2050, in linea con l'accordo di Parigi, affrontando il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio derivanti dall'accresciuto livello di ambizione dell'Unione in materia di clima. Il meccanismo dovrebbe inoltre contribuire a promuovere la decarbonizzazione nei paesi terzi.
- (11) I meccanismi esistenti per affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori o sottosettori in cui tale rischio esiste consistono nell'assegnazione a titolo gratuito di quote EU ETS per un periodo transitorio e in misure finanziarie volte a compensare i costi delle emissioni indirette sostenuti a fronte dei costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica. Tali meccanismi sono definiti rispettivamente all'articolo 10 bis, paragrafo 6, e all'articolo 10 ter della direttiva 2003/87/CE. L'assegnazione a titolo gratuito di quote EU ETS a livello dei soggetti con i migliori risultati è stata uno strumento strategico per alcuni settori industriali per affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Tuttavia, rispetto alla messa all'asta integrale, tale assegnazione gratuita indebolisce il segnale di prezzo dato dal sistema e pertanto incide sugli incentivi agli investimenti per ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra.
- (12) Il CBAM mira a sostituire tali meccanismi esistenti affrontando in modo diverso il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, in particolare garantendo un prezzo del carbonio equivalente per le importazioni e per i prodotti interni. Per garantire una transizione graduale dall'attuale sistema di quote gratuite al CBAM, quest'ultimo dovrebbe essere introdotto progressivamente, mentre le quote gratuite nei settori contemplati dal CBAM saranno gradualmente eliminate. L'applicazione combinata e transitoria delle quote EU ETS assegnate a titolo gratuito e del CBAM non dovrebbe in alcun caso tradursi in un trattamento più favorevole per le merci dell'Unione rispetto alle merci importate nel territorio doganale dell'Unione.
- (13) Il prezzo del carbonio è in aumento e le imprese hanno bisogno di visibilità, prevedibilità e certezza giuridica a lungo termine per prendere decisioni in merito agli investimenti nella decarbonizzazione dei processi industriali. Pertanto, al fine di rafforzare il quadro giuridico per la lotta alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, è opportuno stabilire un percorso chiaro per un'ulteriore graduale estensione dell'ambito di applicazione del CBAM ai prodotti, ai settori e ai sottosettori a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.
- (14) Sebbene l'obiettivo del CBAM sia prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, il presente regolamento incoraggia anche il ricorso a tecnologie più efficienti in termini di emissioni di gas a effetto serra da parte dei produttori di paesi terzi, in modo da generare meno emissioni. Per tale motivo il CBAM dovrebbe sostenere efficacemente la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei paesi terzi.
- (15) In quanto strumento per prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, il CBAM dovrebbe garantire che i prodotti importati siano soggetti a un sistema normativo che applica costi del carbonio equivalenti a quelli sostenuti nell'ambito dell'EU ETS, con il risultato di pervenire a un prezzo del carbonio equivalente per i prodotti importati e quelli nazionali. Il CBAM è una misura per il clima che dovrebbe sostenere la riduzione delle emissioni globali di gas a effetto serra e prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, garantendo nel contempo la compatibilità con la legislazione dell'Organizzazione mondiale del commercio.

- (16) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi alle merci importate nell'Unione da paesi terzi, tranne quando la loro produzione è già soggetta all'EU ETS attraverso la sua applicazione a paesi terzi o territori o a un sistema di fissazione del prezzo del carbonio pienamente collegato all'EU ETS.
- (17) Al fine di garantire che la transizione verso un'economia neutra in termini di emissioni di carbonio sia costantemente accompagnata dalla coesione economica e sociale, è opportuno tenere conto, in occasione della futura revisione del presente regolamento, delle caratteristiche e dei vincoli particolari delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE nonché degli Stati insulari che fanno parte del territorio doganale dell'Unione, senza compromettere l'integrità e la coerenza dell'ordinamento giuridico dell'Unione, compresi il mercato interno e le politiche comuni.
- (18) Al fine di prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio negli impianti offshore, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alle merci, o ai prodotti trasformati a partire da tali merci risultanti dal regime di perfezionamento attivo, che sono introdotti su un'isola artificiale, su strutture fisse o galleggianti o su qualsiasi altra struttura sulla piattaforma continentale o nella zona economica esclusiva di uno Stato membro qualora tale piattaforma continentale o zona economica esclusiva sia adiacente al territorio doganale dell'Unione. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire condizioni dettagliate per l'applicazione del CBAM a tali merci.
- (19) Le emissioni di gas a effetto serra che dovrebbero essere soggette al CBAM dovrebbero corrispondere a quelle di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE, ossia il biossido di carbonio («CO₂») e, ove pertinente, il protossido di azoto e i perfluorocarburi. Il CBAM dovrebbe inizialmente applicarsi alle emissioni dirette di tali gas a effetto serra dal momento della produzione delle merci fino all'importazione nel territorio doganale dell'Unione, rispecchiando l'ambito di applicazione dell'EU ETS per garantire la coerenza. Il CBAM dovrebbe applicarsi anche alle emissioni indirette. Tali emissioni indirette sono le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica utilizzata per produrre le merci cui si applica il presente regolamento. L'inclusione delle emissioni indirette rafforzerebbe ulteriormente l'efficacia ambientale del CBAM e la sua ambizione di contribuire alla lotta contro i cambiamenti climatici. Le emissioni indirette non dovrebbero tuttavia essere prese in considerazione inizialmente per le merci cui si applicano nell'Unione misure finanziarie volte a compensare i costi delle emissioni indirette sostenuti a fronte dei costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica. Tali merci sono identificate all'allegato II del presente regolamento. Le future revisioni dell'EU ETS di cui alla direttiva 2003/87/CE e, in particolare, le revisioni delle misure di compensazione dei costi indiretti dovrebbero essere adeguatamente riflesse per quanto concerne l'ambito di applicazione del CBAM. Durante il periodo transitorio, i dati dovrebbero essere raccolti al fine di specificare ulteriormente la metodologia per il calcolo delle emissioni indirette. Tale metodologia dovrebbe tenere conto della quantità di energia elettrica utilizzata per la produzione delle merci elencate all'allegato I del presente regolamento, nonché del paese di origine, della fonte di generazione e dei fattori di emissione relativi a tale elettricità. La metodologia specifica dovrebbe essere ulteriormente specificata al fine di conseguire il modo più appropriato per prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e garantire l'integrità ambientale del CBAM.
- (20) L'EU ETS e il CBAM si prefiggono l'obiettivo comune di stabilire un prezzo per le emissioni di gas a effetto serra incorporate negli stessi settori e nelle stesse merci mediante l'uso di quote o certificati specifici. Entrambi i sistemi hanno natura normativa e sono giustificati dalla necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in linea con l'obiettivo ambientale vincolante, stabilito dal diritto dell'Unione nel regolamento (UE) 2021/1119, di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'Unione di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e di raggiungere la neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050.
- (21) Mentre l'EU ETS fissa il numero totale di quote rilasciate (cap, «massimale») per le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle attività che rientrano nel suo campo di applicazione e consente la negoziazione delle quote (sistema cap-and-trade, «sistema di limitazione e scambio»), il CBAM non dovrebbe stabilire limiti quantitativi alle importazioni in modo che i flussi commerciali non siano limitati. Inoltre, mentre l'EU ETS si applica agli impianti situati nell'Unione, il CBAM dovrebbe applicarsi a determinate merci importate nel territorio doganale dell'Unione.
- (22) Il sistema CBAM presenta alcune caratteristiche specifiche rispetto all'EU ETS, anche per quanto concerne il calcolo del prezzo dei certificati CBAM, le possibilità di scambiare certificati CBAM e il loro periodo di validità. Tali caratteristiche sono dovute alla necessità di preservare l'efficacia del CBAM quale misura volta a prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nel tempo. Inoltre garantiscono che la gestione del sistema CBAM non

sia eccessivamente onerosa, sia in termini di obblighi imposti agli operatori che di risorse amministrative, preservando nel contempo un livello di flessibilità a disposizione degli operatori equivalente a quello previsto dall'EU ETS. Garantire tale equilibrio è di particolare importanza per le piccole e medie imprese (PMI) interessate.

- (23) Al fine di preservarne l'efficacia come misura atta a prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, il CBAM deve riflettere fedelmente il prezzo dell'EU ETS. Mentre sul mercato dell'EU ETS il prezzo delle quote immesse nel mercato è determinato mediante aste, il prezzo dei certificati CBAM dovrebbe ragionevolmente riflettere il prezzo di tali aste attraverso medie calcolate su base settimanale. Tali prezzi medi settimanali riflettono fedelmente le fluttuazioni dei prezzi dell'EU ETS e offrono agli importatori un margine ragionevole per beneficiare delle variazioni di prezzo dell'EU ETS, garantendo inoltre nel contempo che il sistema rimanga gestibile per le autorità amministrative.
- (24) Nell'ambito dell'EU ETS il massimale determina l'offerta di quote di emissioni e fornisce certezza in merito alle emissioni massime di gas a effetto serra. Il prezzo del carbonio è determinato dall'equilibrio tra tale offerta e la domanda del mercato. La scarsa disponibilità è necessaria perché vi sia un incentivo al prezzo. Il presente regolamento non intende imporre un massimale al numero di certificati CBAM a disposizione degli importatori, poiché se gli importatori potessero conservare e scambiare certificati CBAM, tale possibilità potrebbe generare situazioni in cui il prezzo dei certificati CBAM non rispecchierebbe l'evoluzione del prezzo nell'EU ETS. Tale situazione indebolirebbe l'incentivo alla decarbonizzazione, favorendo la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e compromettendo l'obiettivo climatico generale del CBAM. Un'altra conseguenza potrebbe essere la differenza di prezzo per i gestori di paesi diversi. I limiti alle possibilità di scambiare e conservare certificati CBAM sono giustificati pertanto dalla necessità di evitare di compromettere l'efficacia e l'obiettivo climatico del CBAM e di garantire parità di trattamento ai gestori di paesi diversi. Tuttavia, al fine di mantenere la possibilità per gli importatori di ottimizzare i costi, il presente regolamento dovrebbe prevedere un sistema in base al quale le autorità possano riacquistare dagli importatori un certo quantitativo di certificati in eccesso. Tale quantitativo dovrebbe essere fissato a un livello che consente agli importatori un margine ragionevole per ammortizzare i loro costi durante il periodo di validità dei certificati, preservando nel contempo l'effetto globale di trasmissione dei prezzi e garantendo il mantenimento dell'obiettivo ambientale del CBAM.
- (25) In considerazione del fatto che il CBAM si applicherebbe alle importazioni di merci nel territorio doganale dell'Unione piuttosto che agli impianti, è opportuno applicare alcuni adeguamenti e semplificazioni al CBAM. Una di queste semplificazioni dovrebbe essere l'introduzione di un sistema di dichiarazioni semplice e accessibile con cui gli importatori comunicano il totale verificato delle emissioni di gas a effetto serra incorporate nelle merci importate in un dato anno civile. È inoltre opportuno applicare un calendario diverso rispetto al ciclo di conformità dell'EU ETS per evitare potenziali strozzature che potrebbero derivare dagli obblighi incombenti ai verificatori autorizzati a norma del presente regolamento e della direttiva 2003/87/CE.
- (26) Gli Stati membri dovrebbero imporre sanzioni in caso di violazione del presente regolamento ed assicurarne l'esecuzione. Più specificamente, l'importo della sanzione in caso di mancata restituzione dei certificati CBAM da parte di un dichiarante CBAM autorizzato dovrebbe essere equivalente all'importo a norma dell'articolo 16, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2003/87/CE. Tuttavia, se le merci sono state introdotte nell'Unione da una persona diversa da un dichiarante CBAM autorizzato senza rispettare gli obblighi di cui al presente regolamento, l'importo di tali sanzioni dovrebbe essere più elevato affinché siano efficaci, proporzionate e dissuasive, tenendo conto altresì del fatto che tale persona non è obbligata a restituire i certificati CBAM. L'imposizione di sanzioni a norma del presente regolamento non pregiudica le sanzioni che possono essere imposte a norma del diritto dell'Unione o nazionale in caso di violazione di altri obblighi pertinenti, in particolare quelli relativi alle norme doganali.
- (27) Mentre l'EU ETS si applica a determinati processi e attività di produzione, il CBAM dovrebbe riguardare le corrispondenti importazioni di merci. Per questo è necessario identificare chiaramente le merci importate mediante la loro classificazione nella nomenclatura combinata («NC») di cui al regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio (*) e collegarle alle emissioni incorporate.

(*) Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

- (28) Le merci o i prodotti trasformati contemplati dal CBAM dovrebbero riflettere le attività comprese nell'EU ETS, in quanto tale sistema si basa su criteri quantitativi e qualitativi legati all'obiettivo ambientale della direttiva 2003/87/CE ed è il più completo sistema normativo dell'Unione in materia di emissioni di gas a effetto serra.
- (29) La definizione dell'ambito di applicazione del CBAM in modo che rifletta le attività contemplate dall'EU ETS contribuirebbe inoltre a garantire che i prodotti importati ricevano un trattamento non meno favorevole di quello riservato ai prodotti simili di origine interna.
- (30) Sebbene l'obiettivo ultimo del CBAM sia un'ampia gamma di prodotti, sarebbe prudente iniziare con un numero selezionato di settori caratterizzati da merci relativamente omogenee che presentano un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I settori dell'Unione ritenuti a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio sono elencati nella decisione delegata (UE) 2019/708 della Commissione ⁽¹⁰⁾.
- (31) Le merci cui dovrebbe applicarsi il presente regolamento dovrebbero essere selezionate dopo un'attenta analisi della loro pertinenza in termini di emissioni cumulate di gas a effetto serra e rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei corrispondenti settori dell'EU ETS, limitando nel contempo la complessità e gli oneri amministrativi per gli operatori interessati. In particolare, la selezione dovrebbe tener conto dei materiali e dei prodotti di base compresi nell'EU ETS, con l'obiettivo di garantire che le emissioni incorporate in prodotti ad alta intensità di emissioni importati nell'Unione siano soggette a un prezzo del carbonio equivalente a quello applicato ai prodotti dell'Unione, e di mitigare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Gli altri criteri pertinenti per restringere la selezione dovrebbero essere: in primo luogo, l'importanza dei settori in termini di emissioni, in particolare se il settore è uno dei principali responsabili di emissioni aggregate di gas a effetto serra; in secondo luogo, l'esposizione del settore a un rischio elevato di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, quale definito ai sensi della direttiva 2003/87/CE; e in terzo luogo, la necessità di bilanciare la copertura di un'ampia gamma di prodotti in termini di emissioni di gas a effetto serra, limitando nel contempo la complessità e gli oneri amministrativi.
- (32) Sulla base del primo criterio sarebbe possibile elencare i seguenti settori industriali in termini di emissioni cumulate: siderurgia, raffinerie, cemento, alluminio, prodotti chimici organici di base, idrogeno e concimi.
- (33) Alcuni settori elencati nella decisione delegata (UE) 2019/708 non dovrebbero, in questa fase, essere tuttavia contemplati nel presente regolamento a causa delle loro caratteristiche specifiche.
- (34) In particolare le sostanze chimiche organiche non dovrebbero essere incluse nell'ambito di applicazione del presente regolamento a causa di limitazioni tecniche che al momento dell'adozione del presente regolamento non consentono di definire chiaramente le emissioni incorporate nelle merci importate. Per tali merci il parametro di riferimento applicabile nell'ambito dell'EU ETS è un parametro di base, che non consente l'assegnazione univoca delle emissioni incorporate nelle singole merci importate. Un'assegnazione più mirata dei prodotti chimici organici richiede un maggior numero di dati e un'analisi più approfondita.
- (35) Vincoli tecnici analoghi si applicano ai prodotti di raffineria, in quanto non è possibile assegnare in maniera univoca le emissioni di gas a effetto serra a singoli prodotti. Allo stesso tempo, il parametro di riferimento nell'ambito dell'EU ETS non riguarda direttamente prodotti specifici, quali benzina, diesel o cherosene, ma tutti i prodotti di raffineria.
- (36) I prodotti di alluminio dovrebbero essere inclusi nel CBAM in quanto sono altamente esposti al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Inoltre in diverse applicazioni industriali essi sono in diretta concorrenza con i prodotti dell'acciaio avendo caratteristiche molto simili a quelle di questi ultimi.
- (37) Al momento dell'adozione del presente regolamento, le importazioni di idrogeno nell'Unione sono relativamente modeste. Tuttavia, tale situazione dovrebbe cambiare in modo significativo nei prossimi anni, in quanto il pacchetto «Pronti per il 55 %» dell'Unione promuove l'uso dell'idrogeno rinnovabile. Per la decarbonizzazione dell'industria nel suo complesso, la domanda di idrogeno rinnovabile aumenterà e, di conseguenza, determinerà processi di produzione non integrati nei prodotti a valle in cui l'idrogeno è un precursore. L'inclusione dell'idrogeno nell'ambito di applicazione del CBAM è lo strumento adeguato per promuovere ulteriormente la decarbonizzazione dell'idrogeno.

⁽¹⁰⁾ Decisione delegata (UE) 2019/708 della Commissione, del 15 febbraio 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la determinazione dei settori e sottosettori considerati a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di CO₂ per il periodo dal 2021 al 2030 (GU L 120 dell'8.5.2019, pag. 20).

- (38) Analogamente, determinati prodotti dovrebbero essere inclusi nell'ambito di applicazione del CBAM nonostante il loro basso livello di emissioni incorporate generate durante il processo produttivo, in quanto la loro esclusione aumenterebbe la probabilità di eludere l'inclusione dei prodotti dell'acciaio nel CBAM modificando la configurazione degli scambi verso i prodotti a valle.
- (39) Per contro, il presente regolamento non si applica in fase iniziale a determinati prodotti la cui produzione non comporta emissioni significative, come i rottami ferrosi, alcune ferroleghie e taluni concimi.
- (40) L'importazione di energia elettrica dovrebbe essere inclusa nell'ambito di applicazione del presente regolamento, in quanto tale settore è responsabile del 30 % del totale delle emissioni di gas a effetto serra nell'Unione. L'accresciuta ambizione dell'Unione in materia di clima accentuerebbe il divario dei costi del carbonio tra l'energia elettrica prodotta all'interno dell'Unione e quella prodotta in paesi terzi. Tale divario, associato ai progressi compiuti nel collegare la rete elettrica dell'Unione a quella dei paesi vicini, aumenterebbe il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa dell'aumento delle importazioni di energia elettrica, una parte significativa della quale è prodotta da centrali elettriche a carbone.
- (41) Al fine di evitare oneri amministrativi eccessivi per le amministrazioni nazionali competenti e gli importatori, è opportuno precisare in quali casi limitati gli obblighi di cui al presente regolamento non dovrebbero applicarsi. Tale disposizione de minimis non pregiudica, tuttavia, l'applicazione continuativa delle disposizioni del diritto dell'Unione o nazionale necessarie per garantire il rispetto degli obblighi previsti dal presente regolamento e, in particolare, della legislazione doganale, comprese quelle in materia di prevenzione delle frodi.
- (42) Poiché gli importatori di merci che rientrano nel presente regolamento non dovrebbero essere tenuti ad adempiere agli obblighi previsti dal presente regolamento al momento dell'importazione, è opportuno applicare misure amministrative specifiche per garantire l'adempimento di tali obblighi in una fase successiva. Gli importatori dovrebbero pertanto avere il diritto di importare merci soggette al presente regolamento solo dopo il rilascio di un'autorizzazione da parte dell'autorità competenti.
- (43) Le autorità doganali non dovrebbero autorizzare l'importazione di merci da parte di persone che non siano dichiaranti CBAM autorizzati. A norma degli articoli 46 e 48 del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, le autorità doganali hanno il diritto di effettuare controlli sulle merci, anche per quanto riguarda l'identificazione del dichiarante CBAM autorizzato, il codice NC a otto cifre, la quantità e il paese di origine delle merci importate, la data della dichiarazione e il regime doganale. La Commissione dovrebbe includere i rischi connessi al CBAM nella definizione dei criteri e delle norme di rischio comuni a norma dell'articolo 50 del regolamento (UE) n. 952/2013.
- (44) Durante il periodo di transizione, le autorità doganali dovrebbero informare i dichiaranti in dogana dell'obbligo di comunicare le informazioni, in modo da contribuire alla raccolta di informazioni e sensibilizzare in merito alla necessità di richiedere la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato, se del caso. Le autorità doganali dovrebbero comunicare tali informazioni in modo adeguato per garantire che i dichiaranti in dogana siano consapevoli di tale obbligo.
- (45) Il CBAM dovrebbe basarsi su un sistema di dichiarazioni in base al quale un dichiarante CBAM autorizzato, che potrebbe rappresentare più di un importatore, presenterebbe una dichiarazione annuale delle emissioni incorporate nelle merci importate nel territorio doganale dell'Unione e restituirebbe un numero di certificati CBAM corrispondenti alle emissioni dichiarate. La prima dichiarazione CBAM, per l'anno civile 2026, dovrebbe essere presentata entro il 31 maggio 2027.
- (46) Il dichiarante CBAM autorizzato dovrebbe avere la facoltà di chiedere una riduzione del numero di certificati CBAM da restituire corrispondente al prezzo del carbonio già effettivamente pagato nel paese di origine per le emissioni incorporate dichiarate.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

- (47) Le emissioni incorporate dichiarate dovrebbero essere verificate da una persona accreditata da un organismo nazionale di accreditamento designato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²⁾ o a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione ⁽¹³⁾.
- (48) Il CBAM dovrebbe consentire ai gestori di impianti di produzione di paesi terzi di registrarsi nel registro CBAM e di mettere a disposizione dei dichiaranti CBAM autorizzati le loro emissioni incorporate verificate derivanti dalla produzione delle merci. Un gestore dovrebbe essere in grado di scegliere di non rendere accessibili al pubblico il proprio nome, indirizzo e recapito nel registro CBAM.
- (49) I certificati CBAM differirebbero dalle quote EU ETS, una caratteristica essenziale delle quali è la vendita all'asta giornaliera. La necessità di fissare un prezzo chiaro per i certificati CBAM renderebbe una pubblicazione giornaliera eccessivamente onerosa e fonte di confusione per i gestori, in quanto i prezzi giornalieri rischiano di diventare obsoleti al momento della pubblicazione. Pertanto la pubblicazione settimanale dei prezzi CBAM rifletterebbe più accuratamente l'andamento dei prezzi delle quote EU ETS immesse nel mercato e perseguirebbe lo stesso obiettivo climatico. Il calcolo del prezzo dei certificati CBAM dovrebbe pertanto essere fissato sulla base di un orizzonte temporale più lungo, su base settimanale, rispetto a quello stabilito dall'EU ETS, su base giornaliera. La Commissione dovrebbe essere incaricata di calcolare e pubblicare tale prezzo medio.
- (50) Al fine di offrire ai dichiaranti CBAM autorizzati una certa flessibilità nell'adempimento dei loro obblighi a norma del presente regolamento e consentire loro di beneficiare delle fluttuazioni del prezzo delle quote EU ETS, i certificati CBAM dovrebbero essere validi per un periodo limitato a decorrere dalla data del loro acquisto. Il dichiarante CBAM autorizzato dovrebbe avere la facoltà di rivendere una parte dei certificati acquistati in eccesso. Al fine di restituire i certificati CBAM, il dichiarante CBAM autorizzato dovrebbe accumulare il numero di certificati richiesto nel corso dell'anno, il quale corrisponde alle soglie fissate alla fine di ciascun trimestre.
- (51) Le caratteristiche fisiche dell'energia elettrica come prodotto giustificano un'impostazione leggermente diversa per il CBAM rispetto ad altri beni. I valori predefiniti dovrebbero essere utilizzati in base a condizioni chiaramente specificate e dovrebbe essere possibile per i dichiaranti CBAM autorizzati chiedere che i rispettivi obblighi a norma del presente regolamento siano calcolati sulla base delle emissioni effettive. Il commercio di energia elettrica è diverso da quello di altri beni, in particolare perché gli scambi avvengono attraverso reti elettriche interconnesse, utilizzando le borse dell'energia elettrica e forme specifiche di scambio. L'accoppiamento dei mercati è una forma di scambio di energia elettrica fortemente regolamentata che permette l'aggregazione delle domande e delle offerte in tutta l'Unione.
- (52) Per evitare il rischio di elusione e migliorare la tracciabilità delle emissioni effettive di CO₂ derivanti dall'importazione di energia elettrica e dal suo utilizzo nelle merci, il calcolo delle emissioni effettive dovrebbe essere consentito solo a determinate condizioni rigorose. In particolare dovrebbe essere necessario dimostrare una designazione definitiva della capacità di interconnessione assegnata e che vi sia una relazione contrattuale diretta tra l'acquirente e il produttore di energia elettrica da fonti rinnovabili o tra l'acquirente e il produttore di energia elettrica con emissioni di valore inferiore al valore predefinito.
- (53) Per ridurre il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, la Commissione dovrebbe adottare iniziative per contrastare le pratiche di elusione. La Commissione dovrebbe valutare il rischio di elusione in tutti i settori cui si applica il presente regolamento.
- (54) Le parti contraenti del trattato che istituisce la Comunità dell'energia, concluso con la decisione 2006/500/CE del Consiglio ⁽¹⁴⁾, e le parti di accordi di associazione, i quali comprendono zone di libero scambio globali e approfondite, sono impegnate in processi di decarbonizzazione che dovrebbero portare all'adozione di meccanismi di fissazione del prezzo del carbonio simili o equivalenti a quelli dell'EU ETS o alla loro adesione all'EU ETS.

⁽¹²⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che fissa le norme in materia di accreditamento e abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

⁽¹³⁾ 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 europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94).

⁽¹⁴⁾ Decisione 2006/500/CE del Consiglio, del 29 maggio 2006, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea del trattato della Comunità dell'energia (GU L 198 del 20.7.2006, pag. 15).

- (55) L'integrazione dei paesi terzi nel mercato dell'energia elettrica dell'Unione è un fattore importante per accelerare la transizione di tali paesi verso sistemi energetici con quote elevate di energie rinnovabili. L'accoppiamento dei mercati dell'energia elettrica, di cui al regolamento (UE) 2015/1222 della Commissione⁽¹⁵⁾, consente ai paesi terzi di integrare più efficacemente l'energia elettrica prodotta da energie rinnovabili nel mercato dell'energia elettrica, di scambiare tale energia elettrica in modo efficiente in un'area più ampia, equilibrando l'offerta e la domanda con il mercato più ampio dell'Unione, e di ridurre in tal modo l'intensità delle emissioni di carbonio della loro produzione di energia elettrica. L'integrazione dei paesi terzi nel mercato dell'energia elettrica dell'Unione contribuisce anche alla sicurezza dell'approvvigionamento di energia elettrica in tali paesi e negli Stati membri confinanti.
- (56) Una volta che il mercato dell'energia elettrica dei paesi terzi sia strettamente integrato in quello dell'Unione attraverso l'accoppiamento dei mercati, si dovrebbero mettere a punto soluzioni tecniche atte a garantire l'applicazione del CBAM all'energia elettrica esportata da tali paesi nel territorio doganale dell'Unione. Se non sarà possibile mettere a punto soluzioni tecniche, è opportuno che i paesi terzi i cui mercati sono accoppiati a quello dell'Unione beneficino di un'esenzione dal CBAM limitata nel tempo fino al 2030 per quanto riguarda unicamente l'esportazione di energia elettrica, purché sussistano determinate condizioni. Tali paesi terzi dovrebbero tuttavia elaborare una tabella di marcia e impegnarsi ad attuare un meccanismo di fissazione del prezzo del carbonio che fornisca un prezzo equivalente a quello dell'EU ETS, a conseguire la neutralità in termini di emissioni di carbonio al più tardi entro il 2050 e ad allinearsi alla legislazione dell'Unione nei settori dell'ambiente, del clima, della concorrenza e dell'energia. Tale esenzione dovrebbe essere revocata in qualsiasi momento se sussistono motivi per ritenere che il paese in questione non rispetti i propri impegni o non abbia adottato entro il 2030 un sistema di scambio di quote di emissioni equivalente all'EU ETS.
- (57) È opportuno applicare disposizioni transitorie per un periodo limitato. A tal fine, dovrebbe essere applicato il CBAM senza adeguamento finanziario, con l'obiettivo di facilitarne la corretta attuazione, riducendo in tal modo il rischio di effetti negativi sugli scambi. Gli importatori dovrebbero comunicare trimestralmente le emissioni incorporate nelle merci importate durante il precedente trimestre dell'anno civile, indicando le emissioni dirette e indirette nonché l'eventuale prezzo del carbonio effettivamente pagato all'estero. L'ultima relazione CBAM, vale a dire la relazione da presentare per l'ultimo trimestre del 2025, dovrebbe essere presentata entro il 31 gennaio 2026.
- (58) Per facilitare e garantire il corretto funzionamento del CBAM, la Commissione dovrebbe fornire sostegno alle autorità competenti nell'espletamento delle loro funzioni e dei loro compiti derivanti dal presente regolamento. La Commissione dovrebbe coordinare, pubblicare orientamenti e sostenere lo scambio delle migliori prassi.
- (59) Al fine di applicare il presente regolamento in modo efficiente sotto il profilo dei costi, la Commissione dovrebbe gestire il registro CBAM contenente i dati relativi ai dichiaranti CBAM autorizzati, ai gestori e agli impianti nei paesi terzi.
- (60) È opportuno istituire una piattaforma centrale comune per la vendita e il riacquisto dei certificati CBAM. Al fine di sorvegliare le operazioni sulla piattaforma centrale comune, la Commissione dovrebbe agevolare lo scambio di informazioni e la cooperazione fra le autorità competenti, nonché fra tali autorità e la Commissione. È inoltre opportuno istituire un rapido flusso di informazioni tra la piattaforma centrale comune e il registro CBAM.
- (61) Per contribuire all'efficace applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe effettuare controlli basati sul rischio e riesaminare di conseguenza il contenuto delle dichiarazioni CBAM.
- (62) Al fine di consentire ulteriormente un'applicazione uniforme del presente regolamento, la Commissione dovrebbe, come contributo preliminare, mettere a disposizione delle autorità competenti i propri calcoli relativi ai certificati CBAM da restituire, sulla base del suo riesame delle dichiarazioni CBAM. Tale contributo preliminare dovrebbe essere fornito a titolo indicativo e fatto salvo il calcolo definitivo da parte dell'autorità competente. In particolare, non dovrebbe essere possibile alcun diritto di ricorso o altra misura correttiva contro tale contributo preliminare presentato dalla Commissione.

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) 2015/1222 della Commissione, del 24 luglio 2015, che stabilisce orientamenti in materia di allocazione della capacità e di gestione della congestione (GU L 197 del 25.7.2015, pag. 24).

- (63) Gli Stati membri dovrebbero inoltre poter riesaminare le singole dichiarazioni CBAM ai fini dell'applicazione. Le conclusioni dei riesami delle singole dichiarazioni CBAM dovrebbero essere condivise con la Commissione. Tali conclusioni dovrebbero inoltre essere rese disponibili alle altre autorità competenti nel registro CBAM.
- (64) Gli Stati membri dovrebbero essere responsabili della corretta determinazione e riscossione delle entrate derivanti dall'applicazione del presente regolamento.
- (65) La Commissione dovrebbe valutare regolarmente l'applicazione del presente regolamento e riferire al Parlamento europeo e al Consiglio. Tali relazioni dovrebbero concentrarsi in particolare sulle possibilità di rafforzare le azioni per il clima, in vista del conseguimento dell'obiettivo di realizzare un'Unione climaticamente neutra al più tardi entro il 2050. Nell'ambito di tali relazioni, la Commissione dovrebbe raccogliere le informazioni necessarie al fine di ampliare ulteriormente, quanto prima, l'ambito di applicazione del presente regolamento alle emissioni indirette incorporate nelle merci di cui all'allegato II, nonché su altre merci e altri servizi che potrebbero essere a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, come i prodotti a valle, e di mettere a punto metodi di calcolo delle emissioni incorporate sulla base dei metodi relativi all'impronta ambientale, come stabilito nella raccomandazione 2013/179/UE della Commissione ⁽¹⁶⁾. In tali relazioni dovrebbe altresì figurare una valutazione dell'impatto del CBAM sulla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, anche in relazione alle esportazioni, nonché del suo impatto sul piano economico, sociale e territoriale in tutta l'Unione, tenendo anche conto delle caratteristiche e delle limitazioni specifiche delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 TFUE e degli Stati insulari che fanno parte del territorio doganale dell'Unione.
- (66) È opportuno che la Commissione provveda a monitorare e contrastare eventuali pratiche di elusione del presente regolamento, compresi i casi in cui gli operatori potrebbero modificare leggermente le loro merci senza alterarne le caratteristiche essenziali, o frazionare artificialmente le spedizioni, al fine di eludere gli obblighi derivanti dal presente regolamento. È altresì opportuno monitorare le situazioni in cui le merci sarebbero spedite in un paese terzo o in una regione terza prima della loro importazione nel mercato dell'Unione, al fine di eludere gli obblighi derivanti dal presente regolamento, o in cui gli operatori di paesi terzi esporterebbero nell'Unione i loro prodotti a minore intensità di emissioni di gas a effetto serra, riservando i loro prodotti ad alta intensità di emissioni di gas a effetto serra ad altri mercati, oppure in cui si ricorrerebbe, da parte degli esportatori o dei produttori, a una riorganizzazione della struttura delle vendite e dei canali di vendita o ad altri tipi di pratiche duplici di produzione e di vendita, al fine di eludere gli obblighi previsti dal presente regolamento.
- (67) Nel pieno rispetto dei principi stabiliti nel presente regolamento, i lavori per ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero mirare a includere, entro il 2030, tutti i settori contemplati dalla direttiva 2003/87/CE. Pertanto, in sede di riesame e valutazione dell'applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe mantenere il riferimento a tale calendario e dare priorità all'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento delle emissioni di gas a effetto serra integrate nelle merci che sono maggiormente esposte alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e che sono a maggiore intensità di carbonio, nonché nei prodotti a valle che contengono una quota significativa di almeno una delle merci che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Qualora la Commissione non presenti una proposta legislativa mirante a tale estensione, entro il 2030, dell'ambito di applicazione del presente regolamento, essa dovrebbe comunicarne i motivi al Parlamento europeo e al Consiglio e adottare le misure necessarie per conseguire l'obiettivo di includere quanto prima tutti i settori contemplati dalla direttiva 2003/87/CE.
- (68) Due anni dopo il termine del periodo di transizione, e successivamente ogni due anni, la Commissione dovrebbe altresì trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. Le date di presentazione delle relazioni dovrebbero seguire i calendari relativi al funzionamento del mercato del carbonio a norma dell'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE. Le relazioni dovrebbero contenere una valutazione degli impatti del CBAM.
- (69) Al fine di consentire una risposta rapida ed efficace a circostanze imprevedibili, eccezionali e non provocate che hanno conseguenze rovinose per le infrastrutture economiche e industriali di uno o più paesi terzi soggetti al CBAM, la Commissione dovrebbe presentare, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa di modifica del presente regolamento. Tale proposta legislativa dovrebbe definire le misure più appropriate alla luce delle circostanze affrontate dal paese o dai paesi terzi, pur preservando gli obiettivi del presente regolamento. Tali misure dovrebbero essere limitate nel tempo.

⁽¹⁶⁾ Raccomandazione 2013/179/UE della Commissione, del 9 aprile 2013, relativa all'uso di metodologie comuni per misurare e comunicare le prestazioni ambientali nel corso del ciclo di vita dei prodotti e delle organizzazioni (GU L 124 del 4.5.2013, pag. 1).

- (70) È opportuno proseguire il dialogo con i paesi terzi e istituire uno spazio per la cooperazione e le soluzioni in grado di orientare le scelte specifiche da effettuarsi in merito ai dettagli del CBAM durante l'attuazione, in particolare durante il periodo di transizione.
- (71) La Commissione dovrebbe impegnarsi a cooperare in maniera equa e in linea con gli obblighi internazionali dell'Unione con i paesi terzi il cui commercio con l'Unione è interessato dal presente regolamento, in modo da esplorare le possibilità di dialogo e cooperazione per quanto riguarda l'attuazione di elementi specifici del CBAM. La Commissione dovrebbe inoltre esaminare la possibilità di concludere accordi che tengano conto del meccanismo di fissazione del prezzo del carbonio dei paesi terzi. L'Unione dovrebbe fornire assistenza tecnica a tal fine ai paesi in via di sviluppo e ai paesi meno sviluppati (PMS) quali individuati dalle Nazioni Unite.
- (72) L'introduzione del CBAM richiede lo sviluppo di cooperazioni bilaterali, multilaterali e internazionali con i paesi terzi. A tal fine, è opportuno istituire un forum di paesi che dispongono di strumenti di fissazione del prezzo del carbonio o altri strumenti analoghi («gruppo per il clima»), al fine di promuovere l'attuazione di politiche climatiche ambiziose in tutti i paesi e preparare il terreno per la fissazione del prezzo del carbonio a livello mondiale. Il gruppo per il clima dovrebbe essere aperto, su base volontaria, non esclusivo e orientato in particolare a tendere a un'elevata ambizione climatica, in linea con l'accordo di Parigi. Il gruppo per il clima potrebbe operare sotto l'egida di un'organizzazione internazionale multilaterale e dovrebbe facilitare il confronto e, se del caso, il coordinamento delle pertinenti misure aventi un impatto sulla riduzione delle emissioni. Il gruppo per il clima dovrebbe inoltre sostenere la comparabilità delle pertinenti misure climatiche, garantendo tra i suoi membri la qualità del monitoraggio, della comunicazione e della verifica in materia di clima e fornendo gli strumenti per consentire l'impegno e la trasparenza tra l'Unione e i suoi partner commerciali.
- (73) Al fine di sostenere ulteriormente il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi nei paesi terzi, è auspicabile che l'Unione continui a fornire, attraverso il bilancio dell'Unione, un sostegno finanziario alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi nei PMS, anche nei loro sforzi per la decarbonizzazione e la trasformazione delle loro industrie manifatturiere. Tale sostegno dell'Unione dovrebbe inoltre contribuire ad agevolare l'adeguamento delle industrie interessate ai nuovi requisiti normativi derivanti dal presente regolamento.
- (74) Poiché il CBAM mira a incoraggiare una produzione più pulita, l'Unione si impegna a collaborare con i paesi a basso e medio reddito per la decarbonizzazione delle loro industrie manifatturiere, e a sostenerli in questo percorso, nel quadro della dimensione esterna del Green Deal europeo e in linea con l'accordo di Parigi. L'Unione dovrebbe continuare a sostenere, attraverso il bilancio dell'Unione, tali paesi, in particolare i PMS, al fine di contribuire ad assicurare il loro adeguamento agli obblighi di cui al presente regolamento. L'Unione dovrebbe inoltre continuare a sostenere la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento agli stessi in tali paesi, anche nei loro sforzi per la decarbonizzazione e la trasformazione delle loro industrie manifatturiere, entro il massimale del quadro finanziario pluriennale e del sostegno finanziario fornito dall'Unione ai finanziamenti internazionali per il clima. L'Unione si sta adoperando per introdurre una nuova risorsa propria basata sulle entrate generate dalla vendita di certificati CBAM.
- (75) Il presente regolamento fa salvi i regolamenti (UE) 2016/679 ⁽¹⁷⁾ e (UE) 2018/1725 ⁽¹⁸⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (76) A fini di efficienza, al presente regolamento si applica, mutatis mutandis, il regolamento (CE) n. 515/97 del Consiglio ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽¹⁸⁾ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

⁽¹⁹⁾ Regolamento (CE) n. 515/97 del Consiglio, del 13 marzo 1997, relativo alla mutua assistenza tra le autorità amministrative degli Stati membri e alla collaborazione tra queste e la Commissione per assicurare la corretta applicazione delle normative doganale e agricola (GU L 82 del 22.3.1997, pag. 1).

- (77) Al fine di integrare o modificare taluni elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE tesi a:
- integrare il presente regolamento stabilendo i requisiti e le procedure per i paesi terzi o territori soppressi dall'elenco di cui all'allegato III, punto 2, al fine di garantire l'applicazione del presente regolamento a tali paesi o territori per quanto riguarda l'energia elettrica;
 - modificare l'elenco dei paesi terzi e territori elencati nell'allegato III, punto 1 o 2, aggiungendo tali paesi o territori a tale elenco, al fine di escludere dal CBAM i paesi terzi o i territori pienamente integrati o collegati al sistema EU ETS in caso di futuri accordi, o sopprimendo paesi terzi o territori da tale elenco, assoggettandoli in tal modo al CBAM, qualora non applichino effettivamente il prezzo dell'EU ETS alle merci esportate nell'Unione;
 - integrare il presente regolamento specificando le condizioni per la concessione dell'accreditamento dei verificatori, il controllo e la sorveglianza dei verificatori accreditati, la revoca dell'accreditamento, il riconoscimento reciproco e la valutazione inter pares degli organismi di accreditamento;
 - integrare il presente regolamento definendo ulteriormente i tempi, la gestione ed altri aspetti connessi alla vendita e al riacquisto dei certificati CBAM; e
 - modificare l'elenco delle merci di cui all'allegato I aggiungendo, in determinate circostanze, prodotti che sono stati leggermente modificati, al fine di rafforzare le misure volte a contrastare le pratiche di elusione.

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 ⁽²⁰⁾. 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.

- (78) Tali consultazioni dovrebbero essere condotte in modo trasparente e possono includere consultazioni preliminari dei portatori di interessi, quali gli organismi competenti, l'industria (comprese le PMI), le parti sociali come i sindacati, le organizzazioni della società civile e le organizzazioni ambientali.
- (79) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²¹⁾.
- (80) È opportuno che gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati attraverso misure proporzionate durante l'intero ciclo di spesa, tra cui la prevenzione, l'individuazione e l'indagine delle irregolarità, il recupero dei fondi perduti, indebitamente versati o non correttamente utilizzati e, se del caso, sanzioni amministrative e finanziarie. Il CBAM dovrebbe dunque affidarsi a meccanismi adeguati ed efficaci per evitare perdite di entrate.
- (81) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, segnatamente prevenire il rischio di rilocizzazione delle emissioni di carbonio e ridurre così le emissioni di carbonio globali, 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. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (82) Al fine di consentire la tempestiva adozione degli atti delegati e di esecuzione di cui al presente regolamento, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

⁽²⁰⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽²¹⁾ 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).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (*Carbon Border Adjustment Mechanism* — CBAM) per affrontare il problema delle emissioni di gas a effetto serra incorporate nelle merci elencate nell'allegato I, al momento della loro importazione nel territorio doganale dell'Unione, al fine di prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, riducendo così le emissioni di carbonio globali e sostenendo gli obiettivi dell'accordo di Parigi, anche attraverso la creazione di incentivi per la riduzione delle emissioni da parte degli operatori nei paesi terzi.
2. Il CBAM integra il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione stabilito dalla direttiva 2003/87/CE («EU ETS») applicando un insieme equivalente di norme alle importazioni nel territorio doganale dell'Unione delle merci di cui all'articolo 2 del presente regolamento.
3. Il CBAM sostituirà i meccanismi istituiti a norma della direttiva 2003/87/CE per prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, riflettendo l'entità delle quote EU ETS assegnate a titolo gratuito a norma dell'articolo 10 *bis* di tale direttiva.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle merci elencate nell'allegato I, originarie di un paese terzo, quando tali merci, o i prodotti trasformati a partire da tali merci risultanti dal regime di perfezionamento attivo di cui all'articolo 256 del regolamento (UE) n. 952/2013, sono importati nel territorio doganale dell'Unione.
2. Il presente regolamento si applica altresì alle merci elencate nell'allegato I del presente regolamento, originarie di un paese terzo, se tali merci, o i prodotti trasformati a partire da tali merci risultanti dal regime di perfezionamento attivo di cui all'articolo 256 del regolamento (UE) n. 952/2013, sono introdotte su un'isola artificiale, su strutture fisse o galleggianti o su qualsiasi altra struttura sulla piattaforma continentale o nella zona economica esclusiva di uno Stato membro che sia adiacente al territorio doganale dell'Unione.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono condizioni dettagliate per l'applicazione del CBAM a tali merci, in particolare per quanto riguarda concetti equivalenti a quelli di importazione nel territorio doganale dell'Unione e di immissione in libera pratica, per quanto riguarda le procedure relative alla presentazione della dichiarazione CBAM relativamente a tali merci e i controlli che devono essere effettuati dalle autorità doganali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2, del presente regolamento.

3. In deroga ai paragrafi 1 e 2, il presente regolamento non si applica a:
 - a) le merci elencate nell'allegato I del presente regolamento importate nel territorio doganale dell'Unione, purché il loro valore intrinseco non superi, per spedizione, il valore specificato per le merci di valore trascurabile di cui all'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1186/2009 del Consiglio ⁽²⁾;
 - b) le merci contenute nei bagagli personali dei viaggiatori provenienti da un paese terzo, a condizione che il loro valore intrinseco non superi il valore specificato per le merci di valore trascurabile di cui all'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1186/2009;

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1186/2009 del Consiglio, del 16 novembre 2009, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali (GU L 324 del 10.12.2009, pag. 23).

c) le merci destinate a essere trasportate o utilizzate nell'ambito di attività militari a norma dell'articolo 1, punto 49, del regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione ⁽²³⁾.

4. In deroga ai paragrafi 1 e 2, il presente regolamento non si applica alle merci originarie dei paesi terzi e dei territori elencati nell'allegato III, punto 1.

5. Le merci importate sono considerate originarie di paesi terzi conformemente alle norme di origine non preferenziale di cui all'articolo 59 del regolamento (UE) n. 952/2013.

6. I paesi terzi e i territori sono elencati nell'allegato III, punto 1, a condizione che soddisfino tutte le condizioni seguenti:

a) il sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra dell'UE (EU ETS) si applica a tale paese terzo o territorio o tra tale paese terzo o territorio e l'Unione è stato concluso un accordo che collega integralmente l'EU ETS al sistema per lo scambio di quote di emissioni di detto paese terzo o territorio;

b) il prezzo del carbonio pagato nel paese di cui le merci sono originarie è effettivamente applicato alle emissioni di gas a effetto serra incorporate in tali merci senza alcuna riduzione oltre a quelle applicate anche nell'EU ETS.

7. Se un paese terzo o un territorio dispone di un mercato dell'energia elettrica integrato con il mercato interno dell'energia elettrica dell'Unione attraverso l'accoppiamento dei mercati e non esiste una soluzione tecnica per l'applicazione del CBAM all'importazione di energia elettrica nel territorio doganale dell'Unione dal suddetto paese terzo o territorio, tale importazione di energia elettrica dal paese o territorio è esentata dall'applicazione del CBAM, purché la Commissione ritenga che tutte le seguenti condizioni siano soddisfatte a norma del paragrafo 8:

a) il paese terzo o territorio ha concluso con l'Unione un accordo che stabilisce l'obbligo di applicare il diritto dell'Unione nel settore dell'energia elettrica, compresa la legislazione sullo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili, nonché altre norme in materia di energia, ambiente e concorrenza;

b) la legislazione nazionale di tale paese terzo o territorio attua le principali disposizioni della legislazione dell'Unione relativa al mercato dell'energia elettrica, anche per quanto riguarda lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili e l'accoppiamento dei mercati dell'energia elettrica;

c) il paese terzo o territorio ha presentato alla Commissione una tabella di marcia contenente un calendario per l'adozione di misure volte ad attuare le condizioni di cui alle lettere d) ed e);

d) il paese terzo o territorio si è impegnato a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e, se del caso, ha formalmente formulato e comunicato di conseguenza alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) entro la metà del secolo una strategia di sviluppo a lungo termine a basse emissioni di gas a effetto serra allineata a tale obiettivo, e ha attuato tale impegno nella propria legislazione nazionale;

e) il paese terzo o territorio, nell'attuare la tabella di marcia di cui alla lettera c), ha dimostrato il rispetto delle scadenze fissate e progressi sostanziali verso l'allineamento della legislazione nazionale al diritto dell'Unione in materia di azione per il clima sulla base di tale tabella di marcia, anche per quanto riguarda una fissazione del prezzo del carbonio a un livello equivalente a quello dell'Unione in particolare per quanto riguarda la produzione di energia elettrica. L'attuazione di un sistema di scambio di quote di emissioni per l'energia elettrica, con un prezzo equivalente all'EU ETS, deve essere completata entro il 1° gennaio 2030;

f) il paese terzo o territorio ha posto in essere un sistema efficace per impedire l'importazione indiretta di energia elettrica nell'Unione da altri paesi terzi o territori che non soddisfano le condizioni di cui alle lettere da a) a e).

⁽²³⁾ Regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 1).

8. Un paese terzo o territorio che soddisfa tutte le condizioni di cui al paragrafo 7 è elencato nell'allegato III, punto 2, e presenta due relazioni sul rispetto di tali condizioni, la prima entro il 1° luglio 2025 e la seconda entro il 31 dicembre 2027. Entro il 31 dicembre 2025 e il 1° luglio 2028 la Commissione valuta, in particolare sulla base della tabella di marcia di cui al paragrafo 7, lettera c), e delle relazioni ricevute dal paese terzo o territorio, se tale paese terzo o territorio continui a rispettare le condizioni di cui al paragrafo 7.

9. Un paese terzo o territorio elencato nell'allegato III, punto 2, è soppresso da tale elenco se si verifica una delle seguenti condizioni:

- a) la Commissione ha motivo di ritenere che tale paese terzo o territorio non abbia dimostrato progressi sufficienti per conformarsi a una delle condizioni di cui al paragrafo 7, o che tale paese terzo o territorio abbia adottato misure incompatibili con gli obiettivi stabiliti nella legislazione dell'Unione in materia di clima e di ambiente;
- b) tale paese terzo o territorio ha adottato misure contrarie ai suoi obiettivi di decarbonizzazione, ad esempio fornendo sostegno pubblico per la creazione di nuove capacità di generazione che emettono più di 550 grammi di biossido di carbonio («CO₂») di origine fossile per chilowattora di energia elettrica;
- c) la Commissione ha prova del fatto che, a seguito dell'aumento delle esportazioni di energia elettrica verso l'Unione, le emissioni per chilowattora di energia elettrica prodotta in tale paese terzo o territorio sono aumentate di almeno il 5 % rispetto al 1° gennaio 2026.

10. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo requisiti e procedure per i paesi terzi o territori soppressi dall'elenco di cui all'allegato III, punto 2, al fine di garantire l'applicazione del presente regolamento a tali paesi e territori per quanto riguarda l'energia elettrica. Se in tali casi l'accoppiamento del mercato rimane incompatibile con l'applicazione del presente regolamento, la Commissione può decidere di escludere tali paesi terzi o territori dall'accoppiamento del mercato dell'Unione e richiedere un'allocazione esplicita della capacità alla frontiera tra l'Unione e tali paesi terzi o territori, in modo che il CBAM possa essere applicato.

11. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 al fine di modificare gli elenchi dei paesi terzi o territori elencati nell'allegato III, punto 1 o 2, aggiungendo o sopprimendo un paese terzo o territorio, a seconda che siano soddisfatte le condizioni elencate al paragrafo 6, 7 o 9 relativamente a detto paese terzo o territorio.

12. L'Unione può concludere accordi con paesi terzi o territori per tener conto dei meccanismi di fissazione del prezzo del carbonio in tali paesi o territori ai fini dell'applicazione dell'articolo 9.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «merce»: le merci elencate nell'allegato I;
- 2) «gas a effetto serra»: i gas a effetto serra specificati nell'allegato I in relazione a ciascuna delle merci elencate in tale allegato;
- 3) «emissioni»: il rilascio nell'atmosfera di gas a effetto serra derivanti dalla produzione di merci;
- 4) «importazione»: l'immissione in libera pratica di cui all'articolo 201 del regolamento (UE) n. 952/2013;
- 5) «EU ETS»: il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione per le attività elencate nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE diverse dalle attività di trasporto aereo;
- 6) «territorio doganale dell'Unione»: il territorio quale definito all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 952/2013;
- 7) «paese terzo»: un paese o territorio al di fuori del territorio doganale dell'Unione;

- 8) «piattaforma continentale»: una piattaforma continentale quale definita all'articolo 76 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare;
- 9) «zona economica esclusiva»: la zona economica esclusiva quale definita all'articolo 55 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e che è stata dichiarata zona economica esclusiva da uno Stato membro ai sensi di tale convenzione;
- 10) «valore intrinseco»: valore intrinseco per le merci commerciali quale definito all'articolo 1, punto 48), del regolamento delegato (UE) 2015/2446;
- 11) «accoppiamento del mercato»: l'allocazione di capacità di trasmissione attraverso un sistema dell'Unione che simultaneamente abbina gli ordini e assegna le capacità interzonalie come stabilito nel regolamento (UE) 2015/1222;
- 12) «allocazione esplicita della capacità»: l'allocazione di capacità di trasmissione interzonale separata dallo scambio di energia elettrica;
- 13) «autorità competente»: l'autorità designata da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 11;
- 14) «autorità doganali»: le amministrazioni doganali degli Stati membri definite all'articolo 5, punto 1), del regolamento (UE) n. 952/2013;
- 15) «importatore»: la persona che presenta una dichiarazione doganale di immissione in libera pratica di merci a proprio nome e per proprio conto o, se la dichiarazione doganale è presentata da un rappresentante doganale indiretto in conformità dell'articolo 18 del regolamento (UE) n. 952/2013, la persona per conto della quale tale dichiarazione è presentata;
- 16) «dichiarante doganale»: il dichiarante, quale definito all'articolo 5, punto 15, del regolamento (UE) n. 952/2013, che presenta una dichiarazione in dogana per l'immissione in libera pratica di merci a suo nome o la persona a nome della quale è presentata tale dichiarazione;
- 17) «dichiarante CBAM autorizzato»: una persona autorizzata da un'autorità competente in conformità dell'articolo 17;
- 18) «persona»: una persona fisica, una persona giuridica o qualsiasi associazione di persone che non sia una persona giuridica, ma abbia, ai sensi del diritto dell'Unione o nazionale, la capacità di agire;
- 19) «stabilita in uno Stato membro»:
 - a) in caso di persona fisica, qualsiasi persona che abbia la residenza in uno Stato membro;
 - b) in caso di persona giuridica o di associazione di persone, qualsiasi persona che abbia la propria sede legale, l'amministrazione centrale o una stabile organizzazione in uno Stato membro;
- 20) «numero di registrazione e identificazione degli operatori economici (numero EORI)»: il numero assegnato dall'autorità doganale una volta effettuata la registrazione a fini doganali in conformità dell'articolo 9 del regolamento (UE) n. 952/2013;
- 21) «emissioni dirette»: le emissioni derivanti dai processi di produzione di una merce, comprese le emissioni derivanti dalla produzione di riscaldamento e raffreddamento consumata durante i processi di produzione, indipendentemente dal luogo di produzione del riscaldamento o raffreddamento;
- 22) «emissioni incorporate»: le emissioni dirette rilasciate durante la produzione di merci e le emissioni indirette derivanti dalla produzione di energia elettrica consumata durante i processi di produzione, calcolate secondo i metodi di cui all'allegato IV e ulteriormente specificate negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7, paragrafo 7;
- 23) «tonnellata di CO₂e»: una tonnellata metrica di CO₂ o un quantitativo di qualsiasi altro gas a effetto serra elencato nell'allegato I con un potenziale di riscaldamento globale equivalente;
- 24) «certificato CBAM»: un certificato in formato elettronico corrispondente a una tonnellata di emissioni di CO₂e incorporate nelle merci;

- 25) «restituzione»: compensazione dei certificati CBAM con le emissioni incorporate dichiarate nelle merci importate o con le emissioni incorporate nelle merci importate che avrebbero dovuto essere dichiarate;
- 26) «processi di produzione»: i processi chimici e fisici effettuati per produrre merci in un impianto;
- 27) «valore predefinito»: un valore, calcolato o ricavato da dati secondari, che rappresenta le emissioni incorporate nelle merci;
- 28) «emissioni effettive»: le emissioni calcolate sulla base dei dati primari derivanti dai processi di produzione delle merci e dalla produzione di energia elettrica consumata durante tali processi, determinate secondo i metodi di cui all'allegato IV;
- 29) «prezzo del carbonio»: l'importo monetario versato in un paese terzo, nell'ambito di un regime di riduzione delle emissioni di carbonio, sotto forma di tassa, prelievo o imposta o di quote di emissioni nell'ambito di un sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra, calcolato sui gas a effetto serra oggetto di tale misura e rilasciati durante la produzione delle merci;
- 30) «impianto»: un'unità tecnica permanente in cui si svolge un processo di produzione;
- 31) «gestore»: qualsiasi persona che gestisce o controlla un impianto in un paese terzo;
- 32) «organismo nazionale di accreditamento»: un organismo nazionale di accreditamento designato da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 33) «quota EU ETS»: una quota definita all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2003/87/CE per le attività elencate nell'allegato I di tale direttiva diverse dalle attività di trasporto aereo;
- 34) «emissioni indirette»: le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica consumata durante i processi di produzione delle merci, indipendentemente dal luogo di produzione dell'energia elettrica consumata.

CAPO II

OBBLIGHI E DIRITTI DEI DICHIARANTI CBAM AUTORIZZATI

Articolo 4

Importazione di merci

Le merci sono importate nel territorio doganale dell'Unione unicamente da un dichiarante CBAM autorizzato.

Articolo 5

Domanda di autorizzazione

1. Prima di importare le merci nel territorio doganale dell'Unione, un importatore stabilito in uno Stato membro chiede la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato («domanda di autorizzazione»). Qualora l'importatore nomini un rappresentante doganale indiretto conformemente all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 952/2013 e il rappresentante doganale indiretto accetti di agire in qualità di dichiarante CBAM autorizzato, il rappresentante doganale indiretto presenta la domanda di autorizzazione.
2. Qualora l'importatore non sia stabilito in uno Stato membro, il rappresentante doganale indiretto presenta la domanda di autorizzazione.
3. La domanda di autorizzazione è trasmessa attraverso il registro CBAM istituito in conformità dell'articolo 14.

4. In deroga al paragrafo 1, se la capacità di trasmissione per l'importazione di energia elettrica è assegnata mediante allocazione esplicita della capacità, la persona alla quale è stata assegnata la capacità per l'importazione e che designa tale capacità per l'importazione è considerata, ai fini del presente regolamento, un dichiarante CBAM autorizzato nello Stato membro in cui ha dichiarato l'importazione di energia elettrica nella dichiarazione doganale. Le importazioni devono essere misurate per frontiera per periodi di tempo non superiori a un'ora senza possibilità di detrarre l'esportazione o il transito nella stessa ora.

L'autorità competente dello Stato membro in cui è stata presentata la dichiarazione doganale registra la persona nel registro CBAM.

5. La domanda di autorizzazione contiene le seguenti informazioni sul richiedente:

- a) nome, indirizzo e recapito;
- b) numero EORI;
- c) principale attività economica esercitata nell'Unione;
- d) certificazione da parte dell'autorità fiscale dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito attestante che il richiedente non è oggetto di un ordine di riscossione pendente per debiti fiscali nazionali;
- e) autocertificazione da parte del richiedente attestante l'assenza di violazioni gravi o ripetute della normativa doganale e fiscale o delle norme sugli abusi di mercato nei cinque anni precedenti l'anno della domanda, compresa l'assenza di trascorsi di reati gravi in relazione alla sua attività economica;
- f) le informazioni necessarie per dimostrare la capacità finanziaria e operativa del richiedente di adempiere ai propri obblighi a norma del presente regolamento, nonché, se deciso dall'autorità competente sulla base di una valutazione dei rischi, i documenti giustificativi a conferma di tali informazioni, quali il conto profitti e perdite e il bilancio patrimoniale riguardanti fino agli ultimi tre esercizi chiusi;
- g) stima del valore monetario e del volume delle importazioni di merci nel territorio doganale dell'Unione suddivisi per tipo di merci, per l'anno civile nel corso del quale è presentata la domanda e per l'anno civile successivo;
- h) se del caso, nome e recapiti delle persone per conto delle quali il richiedente agisce.

6. Il richiedente può ritirare la domanda in qualsiasi momento.

7. Il dichiarante CBAM autorizzato informa senza indugio l'autorità competente, attraverso il registro CBAM, di qualsiasi modifica delle informazioni fornite a norma del paragrafo 5 del presente articolo, intervenuta dopo l'adozione della decisione che concede la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato a norma dell'articolo 17 e che possa influenzare detta decisione o il contenuto dell'autorizzazione ivi concessa.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione riguardanti le comunicazioni tra il richiedente, l'autorità competente e la Commissione, il formato standard della domanda di autorizzazione, le procedure di presentazione di tale domanda attraverso il registro CBAM, la procedura che l'autorità competente deve seguire e i termini per il trattamento delle domande di autorizzazione a norma del paragrafo 1 del presente articolo e le norme per l'identificazione dei dichiaranti CBAM autorizzati da parte dell'autorità competente ai fini dell'importazione di energia elettrica. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 6

Dichiarazione CBAM

1. Entro il 31 maggio di ogni anno, e per la prima volta nel 2027 per l'anno 2026, ciascun dichiarante CBAM autorizzato utilizza il registro CBAM di cui all'articolo 14 per presentare una dichiarazione CBAM per l'anno civile precedente.

2. La dichiarazione CBAM contiene le informazioni seguenti:
 - a) il quantitativo totale di ciascun tipo di merci importato nell'anno civile precedente, espresso in megawatt ora per l'energia elettrica e in tonnellate per le altre merci;
 - b) le emissioni totali incorporate nelle merci di cui alla lettera a) del presente paragrafo, espresse in tonnellate di emissioni di CO₂e per megawatt ora di energia elettrica o, per le altre merci, in tonnellate di emissioni di CO₂e per tonnellata di ciascun tipo di merci, calcolate a norma dell'articolo 7 e verificate conformemente all'articolo 8;
 - c) il numero totale di certificati CBAM da restituire, corrispondenti alle emissioni incorporate totali di cui alla lettera b) del presente paragrafo, tenuto conto della riduzione dovuta a motivo del prezzo del carbonio pagato in un paese di origine a norma dell'articolo 9 e dell'adeguamento necessario per riflettere l'assegnazione gratuita delle quote EU ETS a norma dell'articolo 31;
 - d) copie delle relazioni di verifica, rilasciate dal verificatore accreditato, ai sensi dell'articolo 8 e dell'allegato VI.
3. Se i prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento attivo di cui all'articolo 256 del regolamento (UE) n. 952/2013 sono importati, il dichiarante CBAM autorizzato indica nella dichiarazione CBAM le emissioni incorporate nelle merci vincolate al regime di perfezionamento attivo e risultanti nei prodotti trasformati importati, anche se i prodotti trasformati non sono merci figuranti nell'allegato I del presente regolamento. Il presente paragrafo si applica anche quando i prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento attivo sono merci in reintroduzione di cui all'articolo 205 del regolamento (UE) n. 952/2013.
4. Se le merci importate di cui all'allegato I del presente regolamento sono prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento passivo di cui all'articolo 259 del regolamento (UE) n. 952/2013, il dichiarante CBAM autorizzato indica nella dichiarazione CBAM solo le emissioni dell'operazione di perfezionamento effettuata al di fuori del territorio doganale dell'Unione.
5. Se le merci importate sono merci in reintroduzione di cui all'articolo 203 del regolamento (UE) n. 952/2013, il dichiarante CBAM autorizzato indica separatamente, nella dichiarazione CBAM, «zero» per le emissioni incorporate totali corrispondenti a tali merci.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione riguardo al formato standard della dichiarazione CBAM, incluse le informazioni dettagliate da comunicare per ogni impianto, paese di origine e tipo di merci che giustificano i totali di cui al paragrafo 2 del presente articolo, in particolare per quanto riguarda le emissioni incorporate e il prezzo del carbonio pagato, alla procedura di presentazione della dichiarazione CBAM attraverso il registro CBAM, nonché alle modalità di restituzione dei certificati CBAM di cui al paragrafo 2, lettera c), del presente articolo, conformemente all'articolo 22, paragrafo 1, segnatamente per quanto riguarda il processo e la selezione, da parte del dichiarante CBAM autorizzato, dei certificati da restituire. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 7

Calcolo delle emissioni incorporate

1. Le emissioni incorporate nelle merci sono calcolate secondo i metodi di cui all'allegato IV. Per le merci elencate nell'allegato II sono calcolate e prese in considerazione solo le emissioni dirette.
2. Le emissioni incorporate nelle merci diverse dall'energia elettrica sono determinate sulla base delle emissioni effettive secondo i metodi di cui all'allegato IV, punti 2 e 3. Quando non è possibile determinare in maniera adeguata le emissioni effettive, così come nel caso delle emissioni indirette, le emissioni incorporate sono determinate con riferimento ai valori predefiniti secondo i metodi di cui all'allegato IV, punto 4.1.
3. Le emissioni incorporate nell'energia elettrica importata sono determinate con riferimento ai valori predefiniti secondo i metodi di cui all'allegato IV, punto 4.2, a meno che il dichiarante CBAM autorizzato non dimostri il soddisfacimento dei criteri per determinare le emissioni incorporate sulla base delle emissioni effettive elencate nell'allegato IV, punto 5.

4. Le emissioni indirette incorporate sono calcolate secondo il metodo di cui all'allegato IV, punto 4.3, e ulteriormente specificato negli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 7 del presente articolo, a meno che il dichiarante CBAM autorizzato non dimostri il soddisfacimento dei criteri per determinare le emissioni incorporate sulla base delle emissioni effettive elencate nell'allegato IV, punto 6.
5. Il dichiarante CBAM autorizzato conserva una registrazione delle informazioni richieste per calcolare le emissioni incorporate in conformità ai requisiti stabiliti all'allegato V. Tali registrazioni devono essere sufficientemente dettagliate da consentire ai verificatori accreditati di cui all'articolo 18 di verificare le emissioni incorporate a norma dell'articolo 8 e dell'allegato VI e da consentire alla Commissione e all'autorità competente di riesaminare la dichiarazione CBAM in conformità all'articolo 19, paragrafo 2.
6. Il dichiarante CBAM autorizzato conserva le registrazioni delle informazioni di cui al paragrafo 5, compresa la relazione del verificatore, fino alla fine del quarto anno successivo all'anno in cui la dichiarazione CBAM è stata o avrebbe dovuto essere presentata.
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione riguardanti:
 - a) l'applicazione degli elementi dei metodi di calcolo di cui all'allegato IV, tra cui la determinazione dei limiti di sistema dei processi di produzione e dei pertinenti materiali in entrata (precursori), i fattori di emissione, i valori specifici per impianto delle emissioni effettive e i valori predefiniti e la rispettiva applicazione alle singole merci, nonché la definizione di metodi per garantire l'affidabilità dei dati sulla base dei quali sono determinati i valori predefiniti, compreso il livello di dettaglio e la verifica dei dati e compresa un'ulteriore specificazione delle merci da considerare «merci semplici» e «merci complesse» ai fini dell'allegato IV, punto 1; tali atti di esecuzione specificano inoltre le condizioni alle quali si ritiene che le emissioni effettive non possono essere adeguatamente determinate, nonché gli elementi di prova che dimostrano il soddisfacimento dei criteri richiesti per giustificare l'utilizzo delle emissioni effettive dell'energia elettrica consumata nei processi di produzione delle merci ai fini del paragrafo 2 e che sono elencate nell'allegato IV, punti 5 e 6; e
 - b) l'applicazione degli elementi dei metodi di calcolo di cui al paragrafo 4, conformemente all'allegato IV, punto 4.3.

Laddove oggettivamente giustificato, gli atti di esecuzione di cui al primo comma prevedono che i valori predefiniti possano essere adattati a particolari zone, regioni o paesi per tenere conto di specifici fattori oggettivi che incidono sulle emissioni, quali le fonti energetiche prevalenti o i processi industriali. Tali atti di esecuzione si basano sulla legislazione vigente per il monitoraggio e la verifica dei dati relativi alle emissioni e alle attività per gli impianti disciplinati dalla direttiva 2003/87/CE, in particolare il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione ⁽²⁴⁾, il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 e il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione ⁽²⁵⁾. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 8

Verifica delle emissioni incorporate

1. Il dichiarante CBAM autorizzato garantisce che le emissioni incorporate totali riportate nella dichiarazione CBAM presentata a norma dell'articolo 6 siano verificate da un verificatore accreditato a norma dell'articolo 18, sulla base dei principi di verifica di cui all'allegato VI.
2. Per le emissioni incorporate in merci prodotte in impianti in un paese terzo registrati a norma dell'articolo 10, il dichiarante CBAM autorizzato può scegliere di utilizzare le informazioni verificate comunicategli a norma dell'articolo 10, paragrafo 7, per adempiere all'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

⁽²⁴⁾ 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).

⁽²⁵⁾ 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).

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione ai fini dell'applicazione dei principi di verifica di cui all'allegato VI per quanto riguarda:
- a) la possibilità di derogare, in circostanze debitamente giustificate e senza compromettere una stima affidabile delle emissioni incorporate, all'obbligo del verificatore di visitare l'impianto in cui sono prodotte le merci in questione;
 - b) la definizione di soglie per decidere se le inesattezze o le non conformità siano rilevanti; e
 - c) la documentazione giustificativa necessaria per la relazione di verifica, incluso il suo formato.

Nell'adottare gli atti di esecuzione di cui al primo comma, la Commissione si adopera per garantire l'equivalenza e la coerenza con le procedure stabilite dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 9

Prezzo del carbonio pagato in un paese terzo

1. Un dichiarante CBAM autorizzato può chiedere nella sua dichiarazione CBAM una riduzione del numero di certificati CBAM da restituire per tenere conto del prezzo del carbonio pagato nel paese di origine per le emissioni incorporate dichiarate. La riduzione può essere chiesta solo se il prezzo del carbonio è stato effettivamente pagato nel paese di origine. In tal caso, si tiene conto di qualsiasi riduzione o altra forma di compensazione disponibile in tale paese che avrebbe comportato una riduzione di tale prezzo del carbonio.
2. Il dichiarante CBAM autorizzato conserva la documentazione necessaria a dimostrare che le emissioni incorporate dichiarate sono state soggette a un prezzo del carbonio nel paese di origine delle merci che è stato effettivamente pagato conformemente al paragrafo 1. In particolare, il dichiarante CBAM autorizzato conserva le prove relative a qualsiasi riduzione o altra forma di compensazione disponibile, in particolare i riferimenti alla legislazione pertinente del paese in questione. Le informazioni contenute in tale documentazione sono certificate da una persona indipendente dal dichiarante CBAM autorizzato e dalle autorità del paese di origine. Il nome e i recapiti di tale persona indipendente figurano sulla documentazione. Il dichiarante CBAM autorizzato conserva inoltre la prova dell'effettivo pagamento del prezzo del carbonio.
3. Il dichiarante CBAM autorizzato conserva la documentazione di cui al paragrafo 2 fino alla fine del quarto anno successivo all'anno in cui la dichiarazione CBAM è stata o avrebbe dovuto essere presentata.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione riguardanti la conversione del prezzo medio annuo del carbonio effettivamente pagato conformemente al paragrafo 1 nella corrispondente riduzione del numero di certificati CBAM da restituire, compresi la conversione in euro del prezzo del carbonio effettivamente pagato in valuta estera al tasso di cambio medio annuo, la prova richiesta dell'effettivo pagamento del prezzo del carbonio, esempi di qualsiasi riduzione o altra forma di compensazione di cui al paragrafo 1, del presente articolo, le qualifiche della persona indipendente di cui al paragrafo 2, del presente articolo, e le condizioni per accertare l'indipendenza di tale persona. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 10

Registrazione dei gestori e degli impianti nei paesi terzi

1. Su richiesta del gestore di un impianto ubicato in un paese terzo, la Commissione registra le informazioni relative a tale gestore e al suo impianto nel registro CBAM di cui all'articolo 14.
2. La domanda di registrazione di cui al paragrafo 1 contiene le seguenti informazioni, da inserire nel registro CBAM al momento della registrazione:
 - a) nome, indirizzo e recapiti del gestore;

- b) ubicazione di ciascun impianto, compresi l'indirizzo completo e le coordinate geografiche espresse in longitudine e latitudine, fino a sei decimali;
- c) la principale attività economica dell'impianto.
3. La Commissione notifica al gestore la registrazione nel registro CBAM. La registrazione è valida per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data della notifica al gestore dell'impianto.
4. Il gestore informa senza indugio la Commissione di qualsiasi modifica delle informazioni di cui al paragrafo 2 intervenuta dopo la registrazione, e la Commissione aggiorna le informazioni pertinenti nel registro CBAM.
5. Il gestore:
- a) determina le emissioni incorporate calcolate secondo i metodi di cui all'allegato IV, per tipo di merci prodotte presso l'impianto di cui al paragrafo 1 del presente articolo;
- b) garantisce che le emissioni incorporate di cui alla lettera a) del presente paragrafo siano verificate conformemente ai principi di verifica di cui all'allegato VI da un verificatore accreditato a norma dell'articolo 18;
- c) conserva una copia della relazione di verifica nonché le registrazioni delle informazioni necessarie per calcolare le emissioni incorporate nelle merci conformemente ai requisiti di cui all'allegato V per un periodo di quattro anni dall'esecuzione della verifica.
6. Le registrazioni di cui al paragrafo 5, lettera c), del presente articolo sono sufficientemente dettagliate da consentire la verifica delle emissioni incorporate a norma dell'articolo 8 e dell'allegato VI, e da consentire il riesame, a norma dell'articolo 19, della dichiarazione CBAM resa da un dichiarante CBAM autorizzato cui sono state divulgate le informazioni pertinenti di cui al paragrafo 7 del presente articolo.
7. Un gestore può comunicare a un dichiarante CBAM autorizzato le informazioni sulla verifica delle emissioni incorporate di cui al paragrafo 5 del presente articolo. Il dichiarante CBAM autorizzato ha il diritto di avvalersi di tali informazioni per adempiere all'obbligo di cui all'articolo 8.
8. Il gestore può chiedere in qualsiasi momento di essere cancellato dal registro CBAM. In seguito a una tale richiesta e dopo averne informato le autorità competenti, la Commissione cancella il gestore ed elimina le informazioni su tale gestore e sul suo impianto dal registro CBAM, purché tali informazioni non siano necessarie ai fini del riesame delle dichiarazioni CBAM presentate. Dopo aver fornito al gestore interessato la possibilità di essere ascoltato ed essersi consultata con le autorità competenti, la Commissione può anche cancellare le informazioni se la Commissione ritiene che le informazioni su tale gestore non siano più accurate. La Commissione informa le autorità competenti di tali cancellazioni.

CAPO III

AUTORITÀ COMPETENTI

Articolo 11

Autorità competenti

1. Ciascuno Stato membro designa l'autorità competente per l'espletamento delle funzioni e dei compiti derivanti dal presente regolamento e ne informa la Commissione.

La Commissione mette a disposizione degli Stati membri un elenco di tutte le autorità competenti, pubblica tale informazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e mette a disposizione tale informazione nel registro CBAM.

2. Le autorità competenti scambiano le informazioni essenziali o pertinenti ai fini dell'espletamento delle loro funzioni e dei loro compiti derivanti dal presente regolamento.

*Articolo 12***Commissione**

In aggiunta agli altri compiti che svolge a norma del presente regolamento, la Commissione assiste le autorità competenti nell'espletamento delle loro funzioni e dei loro compiti derivanti dal presente regolamento e coordina le loro attività sostenendo lo scambio e la messa a punto di orientamenti sulle migliori pratiche nell'ambito di applicazione del presente regolamento e promuovendo uno scambio di informazioni e una cooperazione adeguati tra autorità competenti, nonché tra queste ultime e la Commissione.

*Articolo 13***Segreto d'ufficio e divulgazione delle informazioni**

1. Tutte le informazioni di natura riservata o fornite in via riservata ottenute dall'autorità competente o dalla Commissione nello svolgimento delle rispettive funzioni sono coperte dal segreto d'ufficio. Tali informazioni non possono essere divulgate dall'autorità competente né dalla Commissione senza l'espressa autorizzazione preventiva della persona o dell'autorità che le ha fornite o in forza del diritto dell'Unione o nazionale.
2. In deroga al paragrafo 1, le autorità competenti e la Commissione possono condividere tali informazioni tra loro e con le autorità doganali, le autorità responsabili delle sanzioni amministrative o penali e la Procura europea, al fine di garantire il rispetto, da parte delle persone, degli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento e l'applicazione della normativa doganale. Tali informazioni condivise sono coperte dal segreto d'ufficio e non sono divulgate ad alcuna altra persona o autorità se non in forza del diritto dell'Unione o nazionale.

*Articolo 14***Registro CBAM**

1. La Commissione istituisce un registro CBAM dei dichiaranti CBAM autorizzati sotto forma di una banca dati elettronica standardizzata contenente i dati relativi ai certificati CBAM di tali dichiaranti CBAM autorizzati. La Commissione rende le informazioni contenute nel registro CBAM disponibili automaticamente e in tempo reale alle autorità doganali e alle autorità competenti.
2. Il registro CBAM di cui al paragrafo 1 contiene conti comprendenti informazioni su ciascun dichiarante CBAM autorizzato, in particolare:
 - a) nome, indirizzo e recapiti del dichiarante CBAM autorizzato;
 - b) numero EORI del dichiarante CBAM autorizzato;
 - c) numero di conto CBAM;
 - d) numero di identificazione, prezzo di vendita, data di vendita e data di restituzione, di riacquisto o di cancellazione dei certificati CBAM per ciascun dichiarante CBAM autorizzato.
3. Il registro CBAM contiene, in una sezione separata del registro, le informazioni sui gestori e sugli impianti di paesi terzi registrati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2.
4. Le informazioni contenute nel registro CBAM di cui ai paragrafi 2 e 3 sono riservate, fatta eccezione per i nomi, gli indirizzi e i recapiti dei gestori e l'ubicazione degli impianti nei paesi terzi. Un gestore può scegliere di non rendere accessibili al pubblico il proprio nome, indirizzo e recapito. La Commissione rende accessibili le informazioni pubbliche contenute nel registro CBAM in un formato interoperabile.
5. Per ciascuna delle merci elencate nell'allegato I, la Commissione pubblica ogni anno le emissioni aggregate incorporate nelle merci importate.

6. La Commissione adotta atti di esecuzione riguardanti l'infrastruttura nonché le procedure e i processi specifici del registro CBAM, tra cui l'analisi dei rischi di cui all'articolo 15, le banche dati elettroniche contenenti le informazioni di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, i dati dei conti nel registro CBAM di cui all'articolo 16, la trasmissione al registro CBAM delle informazioni sulla vendita, il riacquisto e la cancellazione dei certificati CBAM di cui all'articolo 20 e le informazioni sottoposte a controlli incrociati di cui all'articolo 25, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 15

Analisi del rischio

1. La Commissione effettua controlli basati sul rischio per quanto riguarda i dati e le operazioni registrati nel registro CBAM di cui all'articolo 14, al fine di garantire che non sussistano irregolarità nell'acquisto, nella detenzione, nella restituzione, nel riacquisto e nella cancellazione dei certificati CBAM.
2. Se la Commissione identifica irregolarità a seguito dei controlli di cui al paragrafo 1, informa le autorità competenti interessate affinché svolgano ulteriori indagini per porvi rimedio.

Articolo 16

Conti nel registro CBAM

1. La Commissione assegna a ciascun dichiarante CBAM autorizzato un numero unico di conto CBAM.
2. Ciascun dichiarante CBAM autorizzato ha accesso al proprio conto nel registro CBAM.
3. La Commissione crea il conto non appena l'autorizzazione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, è concessa e ne informa il dichiarante CBAM autorizzato.
4. Se il dichiarante CBAM autorizzato ha cessato l'attività economica o la sua autorizzazione è stata revocata, la Commissione chiude il conto di tale dichiarante CBAM autorizzato, a condizione che questi abbia adempiuto tutti i suoi obblighi a norma del presente regolamento.

Articolo 17

Autorizzazione

1. Quando è presentata una domanda di autorizzazione a norma dell'articolo 5, l'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito il richiedente concede la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato a condizione che siano soddisfatti i criteri di cui al paragrafo 2 del presente articolo. La qualifica di dichiarante CBAM autorizzato è riconosciuta in tutti gli Stati membri.

Prima di concedere la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato, l'autorità competente conduce una procedura di consultazione sulla domanda di autorizzazione attraverso il registro CBAM. La procedura di consultazione coinvolge le autorità competenti degli altri Stati membri e la Commissione e non supera i 15 giorni lavorativi.

2. I criteri per la concessione della qualifica di dichiarante CBAM autorizzato sono i seguenti:
 - a) il richiedente non ha commesso violazioni gravi o ripetute della normativa doganale e fiscale, delle norme sugli abusi di mercato o del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, e in particolare non ha riportato condanne definitive per reati gravi in relazione alla sua attività economica nei cinque anni precedenti la domanda;
 - b) il richiedente dimostra di possedere la capacità finanziaria e operativa per adempiere ai propri obblighi a norma del presente regolamento;

- c) il richiedente è stabilito nello Stato membro in cui è presentata la domanda; e
- d) al richiedente è stato attribuito un numero EORI a norma dell'articolo 9 del regolamento (UE) n. 952/2013.

3. Se l'autorità competente constata che i criteri di cui al paragrafo 2 del presente articolo non sono soddisfatti, o se il richiedente non ha fornito le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 5, la concessione della qualifica di dichiarante CBAM autorizzato è rifiutata. La decisione di rifiutare la concessione della qualifica di dichiarante CBAM autorizzato include i motivi del rifiuto e informazioni sulla possibilità di presentare ricorso.

4. La decisione dell'autorità competente che concede la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato è registrata nel registro CBAM e contiene le seguenti informazioni:

- a) nome, indirizzo e recapiti del dichiarante CBAM autorizzato;
- b) numero EORI del dichiarante CBAM autorizzato;
- c) numero di conto CBAM assegnato al dichiarante CBAM autorizzato a norma dell'articolo 16, paragrafo 1;
- d) la garanzia richiesta a norma del paragrafo 5 del presente articolo.

5. Ai fini del rispetto dei criteri di cui al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo, l'autorità competente esige la costituzione di una garanzia se il richiedente non era costituito nei due esercizi finanziari precedenti quello in cui è stata presentata la domanda a norma dell'articolo 5, paragrafo 1.

L'autorità competente fissa tale garanzia all'importo calcolato come valore aggregato del numero dei certificati CBAM che il dichiarante CBAM autorizzato dovrebbe restituire conformemente all'articolo 22 in relazione alle importazioni di merci comunicate in conformità dell'articolo 5, paragrafo 5, lettera g). La garanzia fornita è una garanzia bancaria pagabile a prima richiesta da un istituto finanziario operante nell'Unione o un'altra forma di garanzia equivalente.

6. Se l'autorità competente constata che la garanzia fornita non garantisce, o non è più sufficiente a garantire, la capacità finanziaria e operativa del dichiarante CBAM autorizzato di adempiere agli obblighi a norma del presente regolamento, chiede al dichiarante CBAM autorizzato di scegliere tra costituire una garanzia aggiuntiva o sostituire la garanzia iniziale con una nuova garanzia conformemente al paragrafo 5.

7. L'autorità competente svincola la garanzia immediatamente dopo il 31 maggio del secondo anno in cui il dichiarante CBAM autorizzato ha restituito i certificati CBAM a norma dell'articolo 22.

8. L'autorità competente revoca la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato qualora:

- a) il dichiarante CBAM autorizzato chiedi la revoca; oppure
- b) il dichiarante CBAM autorizzato non soddisfi più i criteri di cui al paragrafo 2 o 6 del presente articolo o abbia commesso violazioni gravi o ripetute dell'obbligo di restituire i certificati CBAM di cui all'articolo 22, paragrafo 1, o dell'obbligo di garantire un numero sufficiente di certificati CBAM sul suo conto nel registro CBAM alla fine di ogni trimestre di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Prima di revocare la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato, l'autorità competente concede al dichiarante CBAM autorizzato la possibilità di essere sentito e conduce una procedura di consultazione sull'eventuale revoca di detta qualifica. La procedura di consultazione coinvolge le autorità competenti degli altri Stati membri e la Commissione e non supera i 15 giorni lavorativi.

Ogni decisione di revoca contiene i motivi della decisione e informazioni sul diritto di presentare ricorso.

9. L'autorità competente registra nel registro CBAM informazioni riguardanti:
- i richiedenti la cui domanda di autorizzazione è stata respinta a norma del paragrafo 3; e
 - le persone la cui qualifica di dichiarante CBAM autorizzato è stata revocata a norma del paragrafo 8.
10. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, le condizioni per:
- l'applicazione dei criteri di cui al paragrafo 2 del presente articolo, compreso quello di non aver commesso violazioni gravi o ripetute ai sensi del paragrafo 2, lettera a), del presente articolo;
 - l'applicazione della garanzia di cui ai paragrafi 5, 6 e 7 del presente articolo;
 - l'applicazione dei criteri di violazione grave o ripetuta di cui al paragrafo 8 del presente articolo;
 - le conseguenze della revoca della qualifica di dichiarante CBAM autorizzato di cui al paragrafo 8 del presente articolo; e
 - le scadenze specifiche e il formato della procedura di consultazione di cui ai paragrafi 1 e 8 del presente articolo.

Gli atti di esecuzione di cui al primo comma sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 18

Accreditamento dei verificatori

- Qualsiasi persona accreditata in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 per un pertinente gruppo di attività è un verificatore accreditato ai fini del presente regolamento. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per individuare i pertinenti gruppi di attività fornendo un allineamento delle qualifiche di verificatore accreditato che sono necessarie per effettuare verifiche ai fini del presente regolamento con il pertinente gruppo di attività di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 e indicate nel certificato di accreditamento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2, del presente articolo.
- Un organismo nazionale di accreditamento può, su richiesta, accreditare una persona in qualità di verificatore ai fini del presente regolamento se ritiene, sulla base della documentazione presentata, che tale persona abbia la capacità di applicare i principi di verifica di cui all'allegato VI per adempiere gli obblighi di controllo delle emissioni incorporate di cui agli articoli 8 e 10.
- Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 per integrare il presente regolamento specificando le condizioni per la concessione dell'accREDITAMENTO di cui al paragrafo 2 del presente articolo per il controllo e la sorveglianza dei verificatori accreditati, per la revoca dell'accREDITAMENTO e per il riconoscimento reciproco e la valutazione inter pares degli organismi di accREDITAMENTO.

Articolo 19

Riesame delle dichiarazioni CBAM

- La Commissione svolge un ruolo di supervisione nel riesame delle dichiarazioni CBAM.
- La Commissione può riesaminare le dichiarazioni CBAM conformemente ad una strategia di riesame, compresi i fattori di rischio, entro il periodo che termina con il quarto anno successivo all'anno in cui le dichiarazioni CBAM avrebbero dovuto essere presentate.

Il riesame può consistere nella verifica delle informazioni fornite nella dichiarazione CBAM e nelle relazioni di verifica sulla base delle informazioni comunicate dalle autorità doganali a norma dell'articolo 25, e di qualsiasi altro elemento di prova pertinente, e sulla base di eventuali audit ritenuti necessari, anche presso la sede del dichiarante CBAM autorizzato.

La Commissione comunica l'apertura e l'esito del riesame all'autorità competente dello Stato membro in cui il dichiarante CBAM è stabilito, attraverso il registro CBAM.

L'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito il dichiarante CBAM autorizzato può anch'essa riesaminare una dichiarazione CBAM entro il periodo di cui al primo comma del presente paragrafo. L'autorità competente comunica l'apertura e l'esito di un riesame alla Commissione attraverso il registro CBAM.

3. La Commissione segnala periodicamente specifici fattori di rischio e punti di attenzione, sulla base di un'analisi dei rischi connessi all'attuazione del CBAM a livello dell'Unione, tenendo conto delle informazioni contenute nel registro CBAM, dei dati comunicati dalle autorità doganali e di altre fonti pertinenti di informazione, compresi i controlli e le verifiche effettuati a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, e dell'articolo 25.

La Commissione agevola inoltre lo scambio di informazioni con le autorità competenti sulle attività fraudolente e le sanzioni imposte conformemente all'articolo 26 a carico dei dichiaranti CBAM autorizzati.

4. Se un dichiarante CBAM autorizzato non presenta una dichiarazione CBAM a norma dell'articolo 6, o se la Commissione ritiene, sulla base del suo riesame a norma del paragrafo 2 del presente articolo, che il numero dichiarato di certificati CBAM sia inesatto, la Commissione valuta gli obblighi di tale dichiarante CBAM autorizzato a titolo del presente regolamento sulla base delle informazioni a sua disposizione. La Commissione effettua un calcolo preliminare del numero totale di certificati CBAM che avrebbero dovuto essere restituiti entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello in cui la dichiarazione CBAM avrebbe dovuto essere presentata, o al più tardi entro il 31 dicembre del quarto anno successivo a quello in cui la dichiarazione CBAM inesatta è stata presentata, a seconda dei casi. La Commissione fornisce alle autorità competenti tale calcolo preliminare, a fini indicativi e fatto salvo il calcolo definitivo effettuato dall'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito il dichiarante CBAM autorizzato.

5. Se l'autorità competente conclude che il numero dichiarato di certificati CBAM da restituire è inesatto o che non è stata presentata alcuna dichiarazione CBAM a norma dell'articolo 6, stabilisce il numero di certificati CBAM che avrebbero dovuto essere restituiti dal dichiarante CBAM autorizzato, tenendo conto delle informazioni presentate dalla Commissione.

L'autorità competente notifica la propria decisione riguardante il numero di certificati CBAM stabiliti al dichiarante CBAM autorizzato e impone a quest'ultimo di restituire i certificati CBAM aggiuntivi entro un mese.

La decisione dell'autorità competente contiene i motivi della decisione nonché informazioni sul diritto di presentare ricorso. La decisione è notificata anche attraverso il registro CBAM.

Se l'autorità competente, dopo aver ricevuto il calcolo preliminare dalla Commissione in conformità ai paragrafi 2 e 4 del presente articolo, decide di non intraprendere alcuna azione, ne informa la Commissione attraverso il registro CBAM.

6. Se l'autorità competente conclude che il numero di certificati CBAM restituiti supera il numero che avrebbe dovuto essere restituito, ne informa la Commissione senza indugio. I certificati CBAM restituiti in eccesso sono riacquistati in conformità all'articolo 23.

CAPO IV

CERTIFICATI CBAM

Articolo 20

Vendita dei certificati CBAM

1. Uno Stato membro vende ai dichiaranti CBAM autorizzati stabiliti nel suo territorio i certificati CBAM attraverso la piattaforma centrale comune.

2. La Commissione istituisce e gestisce la piattaforma centrale comune a seguito di una procedura di appalto congiunta tra la Commissione e gli Stati membri.

La Commissione e le autorità competenti hanno accesso alle informazioni contenute nella piattaforma centrale comune.

3. Le informazioni sulla vendita, il riacquisto e la cancellazione dei certificati CBAM sulla piattaforma centrale comune sono trasferite al registro CBAM al termine di ogni giorno lavorativo.

4. I certificati CBAM sono venduti ai dichiaranti CBAM autorizzati al prezzo calcolato conformemente all'articolo 21.

5. La Commissione provvede affinché a ciascun certificato CBAM sia assegnato un numero identificativo unico al momento della sua creazione. La Commissione registra il numero identificativo unico e il prezzo e la data di vendita del certificato CBAM nel registro CBAM, sul conto del dichiarante CBAM autorizzato che lo acquista.

6. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 28 al fine di integrare il presente regolamento specificando ulteriormente i tempi, la gestione ed altri aspetti connessi alla gestione della vendita e del riacquisto dei certificati CBAM, perseguendo la coerenza con le procedure di cui nel regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione ⁽²⁶⁾.

Articolo 21

Prezzo dei certificati CBAM

1. La Commissione calcola il prezzo dei certificati CBAM come media dei prezzi di chiusura delle quote EU ETS sulla piattaforma d'asta conformemente alle procedure di cui al regolamento (UE) n. 1031/2010 per ogni settimana di calendario.

Per le settimane di calendario in cui non sono previste aste sulla piattaforma d'asta, il prezzo dei certificati CBAM è la media dei prezzi di chiusura delle quote EU ETS dell'ultima settimana in cui si sono svolte aste sulla piattaforma d'asta.

2. La Commissione pubblica il prezzo medio di cui al paragrafo 1, secondo comma, sul suo sito internet, o in qualsiasi altro modo appropriato, il primo giorno lavorativo della settimana di calendario successiva. Tale prezzo è applicato dal primo giorno lavorativo successivo alla sua pubblicazione fino al primo giorno lavorativo della settimana di calendario successiva.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione sull'applicazione della metodologia di calcolo del prezzo medio dei certificati CBAM, di cui al paragrafo 1, del presente articolo, e le modalità pratiche per la pubblicazione del prezzo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 22

Restituzione dei certificati CBAM

1. Entro il 31 maggio di ogni anno, per la prima volta nel 2027 per l'anno 2026, il dichiarante CBAM autorizzato restituisce, attraverso il registro CBAM, un numero di certificati CBAM corrispondente alle emissioni incorporate dichiarate a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera c), e verificate a norma dell'articolo 8 per l'anno civile precedente la restituzione. La Commissione rimuove i certificati CBAM restituiti dal registro CBAM. Il dichiarante CBAM autorizzato garantisce che il numero richiesto di certificati CBAM è disponibile sul proprio conto nel registro CBAM.

⁽²⁶⁾ Regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione, del 12 novembre 2010, relativo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote di emissioni dei gas a effetto serra a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione (GU L 302 del 18.11.2010, pag. 1).

2. Il dichiarante CBAM autorizzato garantisce che il numero di certificati CBAM sul suo conto nel registro CBAM al termine di ogni trimestre corrisponde ad almeno l'80 % delle emissioni incorporate, determinate con riferimento ai valori predefiniti secondo i metodi di cui all'allegato IV, in tutte le merci che ha importato dall'inizio dell'anno civile.

3. Se la Commissione constata che il numero di certificati CBAM sul conto di un dichiarante CBAM autorizzato non è conforme agli obblighi di cui al paragrafo 2, informa, attraverso il registro CBAM, l'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito il dichiarante CBAM autorizzato.

L'autorità competente notifica al dichiarante CBAM autorizzato la necessità di garantire un numero sufficiente di certificati CBAM sul suo conto entro un mese da tale notifica.

L'autorità competente registra la notifica al dichiarante CBAM autorizzato e la sua risposta nel registro CBAM.

Articolo 23

Riacquisto dei certificati CBAM

1. Se un dichiarante CBAM autorizzato lo richiede, lo Stato membro in cui il dichiarante CBAM autorizzato è stabilito riacquista l'eccedenza dei certificati CBAM rimanenti sul conto del dichiarante nel registro CBAM dopo che i certificati sono stati restituiti a norma dell'articolo 22.

La Commissione riacquista l'eccedenza dei certificati CBAM per conto dello Stato membro in cui il dichiarante CBAM autorizzato è stabilito tramite la piattaforma centrale comune di cui all'articolo 20. Il dichiarante CBAM autorizzato presenta la richiesta di riacquisto entro il 30 giugno di ogni anno in cui i certificati CBAM sono stati restituiti.

2. Il numero di certificati oggetto del riacquisto di cui al paragrafo 1 è limitato a un terzo del numero totale di certificati CBAM acquistati dal dichiarante CBAM autorizzato nel corso dell'anno civile precedente.

3. Il prezzo di riacquisto di ciascun certificato CBAM è il prezzo pagato dal dichiarante CBAM autorizzato per tale certificato al momento dell'acquisto.

Articolo 24

Cancellazione dei certificati CBAM

Il 1° luglio di ogni anno la Commissione cancella i certificati CBAM acquistati nel corso dell'anno anteriore all'anno civile precedente che sono rimasti sul conto di un dichiarante CBAM autorizzato nel registro CBAM. Tali certificati CBAM sono cancellati senza compensazioni.

Se il numero di certificati CBAM da restituire è contestato in una controversia pendente in uno Stato membro, la Commissione sospende la cancellazione dei certificati CBAM nella misura corrispondente all'importo contestato. L'autorità competente dello Stato membro in cui è stabilito il dichiarante CBAM autorizzato comunica senza indugio alla Commissione tutte le informazioni pertinenti.

CAPO V

NORME APPLICABILI ALL'IMPORTAZIONE DELLE MERCI

Articolo 25

Norme applicabili all'importazione delle merci

1. Le autorità doganali autorizzano l'importazione delle merci unicamente da parte di una persona che sia un dichiarante CBAM autorizzato.
2. Le autorità doganali comunicano alla Commissione, periodicamente e automaticamente, in particolare mediante il meccanismo di sorveglianza istituito a norma dell'articolo 56, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 952/2013, informazioni specifiche sulle merci dichiarate per l'importazione. Tali informazioni comprendono il numero EORI e il numero di conto CBAM del dichiarante CBAM autorizzato, il codice NC a otto cifre delle merci, la quantità, il paese di origine, la data della dichiarazione doganale e il regime doganale.
3. La Commissione comunica le informazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo all'autorità competente dello Stato membro in cui il dichiarante CBAM autorizzato è stabilito e, per ciascun dichiarante CBAM, effettua un controllo incrociato di tali informazioni con i dati contenuti nel registro CBAM a norma dell'articolo 14.
4. Le autorità doganali possono comunicare, conformemente all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013, le informazioni riservate, ottenute durante lo svolgimento dei loro compiti o fornite loro in via riservata, alla Commissione e all'autorità competente dello Stato membro che ha concesso la qualifica di dichiarante CBAM autorizzato.
5. Al presente regolamento si applica, *mutatis mutandis*, il regolamento (CE) n. 515/97.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per definire la portata delle informazioni e la periodicità, i tempi e i mezzi di comunicazione delle stesse in conformità al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

CAPO VI

ESECUZIONE

Articolo 26

Sanzioni

1. Un dichiarante CBAM autorizzato che non restituisca, entro il 31 maggio di ogni anno, il numero di certificati CBAM corrispondente alle emissioni incorporate nelle merci importate nel corso dell'anno civile precedente è tenuto al pagamento di una sanzione. Tale sanzione è identica a quella per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE e maggiorata in conformità dell'articolo 16, paragrafo 4, della stessa direttiva, applicabile nell'anno di importazione delle merci. Tale sanzione si applica per ciascun certificato CBAM che il dichiarante CBAM autorizzato non ha restituito.
2. Laddove una persona diversa da un dichiarante CBAM autorizzato introduca merci nel territorio doganale dell'Unione senza rispettare gli obblighi di cui al presente regolamento, detta persona è tenuta al pagamento di una sanzione. Tale sanzione è effettiva, proporzionata e dissuasiva e, in particolare in funzione della durata, della gravità, della portata, della natura intenzionale e della reiterazione dell'inadempienza e del livello di cooperazione della persona con l'autorità competente, è pari a da tre a cinque volte la sanzione di cui al paragrafo 1, applicabile nell'anno di introduzione delle merci, per ciascun certificato CBAM che la persona non ha restituito.
3. Il pagamento della sanzione non dispensa il dichiarante CBAM autorizzato dall'obbligo di restituire il numero di certificati CBAM mancanti in un determinato anno.

4. Se l'autorità competente accerta, anche alla luce dei calcoli preliminari effettuati dalla Commissione in conformità all'articolo 19, che un dichiarante CBAM autorizzato non ha rispettato l'obbligo di restituzione dei certificati CBAM di cui al paragrafo 1 del presente articolo, o che una persona ha introdotto merci nel territorio doganale dell'Unione senza conformarsi agli obblighi di cui al presente regolamento alle condizioni specificate al paragrafo 2, impone la sanzione a norma del paragrafo 1 o 2 del presente articolo, a seconda dei casi. A tal fine, l'autorità competente notifica al dichiarante CBAM autorizzato o, qualora si applichi il paragrafo 2, alla persona:

- a) di aver concluso che il dichiarante CBAM autorizzato o la persona di cui al paragrafo 2 del presente articolo non ha rispettato gli obblighi derivanti dal presente regolamento;
- b) i motivi della conclusione;
- c) l'importo della sanzione inflitta al dichiarante CBAM autorizzato o alla persona di cui al paragrafo 2 del presente articolo;
- d) il termine per il pagamento della sanzione;
- e) l'azione che il dichiarante CBAM autorizzato o la persona di cui al paragrafo 2 del presente articolo deve intraprendere per pagare la sanzione; e
- f) il diritto del dichiarante CBAM autorizzato o della persona di cui al paragrafo 2 del presente articolo di presentare ricorso.

5. Nel caso in cui la sanzione non sia stata pagata entro il termine di cui al paragrafo 4, lettera d), l'autorità competente si avvale di tutte le possibilità offerte dalla legislazione nazionale dello Stato membro interessato per assicurare tale pagamento.

6. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le decisioni sulle sanzioni di cui ai paragrafi 1 e 2, e registrano il pagamento finale di cui al paragrafo 5 nel registro CBAM.

Articolo 27

Elusione

1. La Commissione interviene in conformità al presente articolo, sulla base di dati pertinenti e oggettivi, per contrastare le pratiche di elusione del presente regolamento.

2. Per pratiche di elusione si intende una modifica della configurazione degli scambi di merci, derivante da una pratica, un processo o una lavorazione per i quali non vi sia una sufficiente motivazione o giustificazione economica, se non quella di eludere, in tutto o in parte, uno degli obblighi previsti dal presente regolamento. Tale pratica, processo o lavorazione può consistere, tra l'altro, nel:

- a) modificare leggermente le merci in questione per farle rientrare nei codici NC non elencati nell'allegato I, tranne quando la modifica ne altera le caratteristiche essenziali;
- b) frazionare artificialmente le spedizioni di modo che il valore intrinseco di ognuna non superi la soglia di cui all'articolo 2, paragrafo 3.

3. La Commissione sorveglia costantemente la situazione a livello dell'Unione al fine di individuare pratiche di elusione, anche attraverso la vigilanza del mercato o sulla base di qualsiasi pertinente fonte di informazioni, come le comunicazioni e le segnalazioni delle organizzazioni della società civile.

4. Uno Stato membro o qualsiasi parte che sia stata colpita o avvantaggiata da una delle situazioni di cui al paragrafo 2 può notificare alla Commissione se constata pratiche di elusione. Anche parti interessate diverse dalle parti direttamente colpite o avvantaggiate, quali le organizzazioni ambientaliste e le organizzazioni non governative, che riscontrano prove concrete di pratiche di elusione possono darne notifica alla Commissione.

5. La notifica di cui al paragrafo 4 è motivata e comprende i dati e le statistiche pertinenti a sostegno della denuncia di elusione del presente regolamento. La Commissione avvia un'indagine su una denuncia di elusione se ne ha ricevuto notifica da uno Stato membro o da una parte colpita o avvantaggiata o da un'altra parte interessata, a condizione che la notifica soddisfi i requisiti di cui nel presente paragrafo, oppure qualora la Commissione stessa stabilisca che tale indagine è necessaria. Nello svolgimento dell'indagine la Commissione può essere assistita dalle autorità competenti e dalle autorità doganali. La Commissione conclude l'indagine entro nove mesi dalla data della notifica. Quando è avviata un'indagine, la Commissione ne dà notifica a tutte le autorità competenti.

6. Se, tenuto conto dei dati, delle relazioni e delle statistiche pertinenti, anche di quelli forniti dalle autorità doganali, la Commissione ha sufficienti motivi per ritenere che le circostanze di cui al paragrafo 2, lettera a), del presente articolo, si verifichino in uno o più Stati membri secondo uno schema definito, le è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 al fine di modificare l'elenco delle merci di cui nell'allegato I aggiungendo i pertinenti prodotti leggermente modificati di cui al paragrafo 2, lettera a), del presente articolo, allo scopo di contrastare l'elusione.

CAPO VII

ESERCIZIO DELLA DELEGA E PROCEDURA DI COMITATO

Articolo 28

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafi 10 e 11, all'articolo 18, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 6, e all'articolo 27, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 17 maggio 2023. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 2, paragrafi 10 e 11, all'articolo 18, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 6, e all'articolo 27, paragrafo 6, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.
4. 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.
5. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
6. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
7. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 10 e 11, dell'articolo 18, paragrafo 3, dell'articolo 20, paragrafo 6, o dell'articolo 27, paragrafo 6, 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 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.

*Articolo 29***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato CBAM. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO VIII

RELAZIONI E RIESAME*Articolo 30***Riesame e presentazione di relazioni da parte della Commissione**

1. La Commissione raccoglie, in consultazione con i pertinenti portatori di interessi, le informazioni necessarie al fine di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento come indicato nel paragrafo 2, lettera a), e ai sensi del medesimo, e di elaborare metodi di calcolo delle emissioni incorporate basati sui metodi di calcolo dell'impronta ambientale.
2. Prima della fine del periodo di transizione di cui all'articolo 32, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento.

La relazione contiene una valutazione concernente:

- a) la possibilità di ampliare l'ambito di applicazione:
 - i) alle emissioni indirette incorporate nelle merci elencate nell'allegato II;
 - ii) alle emissioni incorporate nel trasporto delle merci elencate nell'allegato I e nei servizi di trasporto;
 - iii) alle merci a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio diverse da quelle elencate nell'allegato I, in particolare i prodotti chimici organici e i polimeri;
 - iv) ad altri materiali in entrata (precursori) per le merci elencate nell'allegato I;
- b) i criteri da utilizzare per individuare le merci da includere nell'elenco di cui all'allegato I del presente regolamento sulla base dei settori a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio individuati a norma dell'articolo 10 *ter* della direttiva 2003/87/CE; tale valutazione è accompagnata da un calendario che termina nel 2030 per l'inclusione graduale delle merci nell'ambito di applicazione del presente regolamento, tenendo conto in particolare del loro rispettivo livello di rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio;
- c) i requisiti tecnici per il calcolo delle emissioni incorporate di altre merci da includere nell'elenco di cui all'allegato I;
- d) i progressi compiuti nei dibattiti internazionali in materia di azione per il clima;
- e) il sistema di governance, compresi i costi amministrativi;
- f) l'impatto del presente regolamento sulle merci elencate nell'allegato I importate da paesi in via di sviluppo, con particolare interesse per i paesi meno sviluppati individuati dalle Nazioni Unite (PMS), e sugli effetti dell'assistenza tecnica fornita;
- g) la metodologia per il calcolo delle emissioni indirette a norma dell'articolo 7, paragrafo 7, e dell'allegato IV, punto 4.3.

3. Almeno un anno prima della fine del periodo transitorio, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che individua i prodotti a valle della catena del valore delle merci elencate nell'allegato I di cui raccomanda l'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento. A tal fine, la Commissione elabora tempestivamente una metodologia che dovrebbe basarsi sulla pertinenza in termini di emissioni cumulate di gas a effetto serra e rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

4. Le relazioni di cui ai paragrafi 2 e 3 sono accompagnate, ove appropriato, da una proposta legislativa entro la fine del periodo transitorio, compresa una valutazione d'impatto dettagliata, in particolare al fine di estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento sulla base delle conclusioni tratte in tali relazioni.

5. Ogni due anni a partire dalla fine del periodo transitorio, nell'ambito della sua relazione annuale al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE, la Commissione valuta l'efficacia del CBAM nell'affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio delle merci prodotte nell'Unione destinate all'esportazione verso paesi terzi che non applicano il sistema ETS dell'UE o un meccanismo simile per la determinazione del prezzo del carbonio. La relazione valuta in particolare l'andamento delle esportazioni dell'Unione nei settori soggetti al CBAM e gli sviluppi relativi ai flussi commerciali e alle emissioni incorporate di tali merci nel mercato mondiale. Se la relazione conclude che esiste un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio delle merci prodotte nell'Unione a fini di esportazione verso tali paesi terzi che non applicano il sistema ETS dell'UE o un meccanismo analogo di fissazione del prezzo del carbonio, la Commissione presenta, ove appropriato, una proposta legislativa per affrontare tale rischio in modo conforme alla normativa dell'Organizzazione mondiale del commercio e tenendo conto della decarbonizzazione degli impianti nell'Unione.

6. La Commissione monitora il funzionamento del CBAM al fine di valutare gli impatti ed eventuali adeguamenti nella sua applicazione.

Entro il 1° gennaio 2028, e successivamente ogni due anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul funzionamento del CBAM. Detta relazione contiene almeno i seguenti elementi:

a) una valutazione dell'impatto del CBAM su:

- i) la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, anche in relazione alle esportazioni;
- ii) i settori interessati;
- iii) l'impatto sul mercato interno e l'impatto economico e territoriale in tutta l'Unione;
- iv) l'inflazione e il prezzo delle materie prime;
- v) l'effetto sui settori industriali che utilizzano le merci elencate nell'allegato I;
- vi) il commercio internazionale, compreso il rimescolamento delle risorse; e
- vii) i paesi meno sviluppati;

b) una valutazione di quanto segue:

- i) il sistema di governance, compresa una valutazione dell'attuazione e dell'amministrazione dell'autorizzazione dei dichiaranti CBAM da parte di Stati membri;
- ii) l'ambito di applicazione del presente regolamento;
- iii) le pratiche di elusione;
- iv) l'applicazione di sanzioni negli Stati membri;

c) i risultati delle indagini e delle sanzioni imposte;

d) informazioni aggregate sull'intensità delle emissioni per ciascun paese d'origine con riferimento alle merci elencate nell'allegato I.

7. Qualora si sia verificato un evento imprevedibile, eccezionale e non provocato, al di fuori del controllo di uno o più paesi terzi soggetti al CBAM, e tale evento abbia conseguenze distruttive sull'infrastruttura economica e industriale di tale paese o di tali paesi interessati, la Commissione valuta la situazione e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione corredata, se del caso, di una proposta legislativa, per modificare il presente regolamento, stabilendo le misure provvisorie necessarie per far fronte a tali circostanze eccezionali.

8. A decorrere dalla fine del periodo transitorio di cui all'articolo 32 del presente regolamento, nell'ambito della relazione annuale a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2021/947 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁷⁾, la Commissione valuta e riferisce sul modo in cui il finanziamento a norma di tale regolamento ha contribuito alla decarbonizzazione dell'industria manifatturiera nei paesi meno sviluppati.

CAPO IX

COORDINAMENTO DELL'ASSEGNAZIONE GRATUITA DI QUOTE NELL'AMBITO DELL'EU ETS

Articolo 31

Assegnazione gratuita di quote nell'ambito dell'EU ETS e obbligo di restituzione dei certificati CBAM

1. I certificati CBAM che devono essere restituiti a norma dell'articolo 22 del presente regolamento sono adeguati per riflettere l'entità delle quote EU ETS assegnate a titolo gratuito a norma dell'articolo 10 *bis* della direttiva 2003/87/CE agli impianti che producono, all'interno dell'Unione, le merci elencate nell'allegato I del presente regolamento.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione che definiscano norme dettagliate per il calcolo dell'adeguamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali norme dettagliate sono elaborate con riferimento ai principi applicati nell'EU ETS per l'assegnazione gratuita di quote agli impianti che producono, all'interno dell'Unione, le merci elencate nell'allegato I, tenendo conto dei diversi parametri di riferimento utilizzati nell'EU ETS per l'assegnazione gratuita, al fine di collegare tali parametri a valori corrispondenti per le merci in questione, e tenendo conto dei pertinenti materiali in entrata (precursori). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

CAPO X

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Articolo 32

Ambito di applicazione del periodo transitorio

Durante il periodo transitorio dal 1° ottobre 2023 al 31 dicembre 2025, gli obblighi dell'importatore ai sensi del presente regolamento sono limitati agli obblighi di comunicazione di cui agli articoli 33, 34 e 35 del presente articolo. Qualora l'importatore sia stabilito in uno Stato membro e designi un rappresentante doganale indiretto conformemente all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 952/2013, e laddove il rappresentante doganale indiretto sia d'accordo, a detto rappresentante doganale indiretto si applicano gli obblighi di comunicazione. Qualora l'importatore non sia stabilito in uno Stato membro, gli obblighi di comunicazione si applicano al rappresentante doganale indiretto.

⁽²⁷⁾ Regolamento (UE) 2021/947 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 giugno 2021, che istituisce lo strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale – Europa globale, che modifica e abroga la decisione n. 466/2014/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga il regolamento (UE) 2017/1601 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE, Euratom) n. 480/2009 del Consiglio (GU L 209 del 14.6.2021, pag. 1).

*Articolo 33***Importazione di merci**

1. Le autorità doganali informano l'importatore o, nelle situazioni di cui all'articolo 32, il rappresentante doganale indiretto dell'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 35 al più tardi al momento dell'immissione in libera pratica delle merci.
2. Le autorità doganali comunicano alla Commissione periodicamente e automaticamente, in particolare mediante il meccanismo di sorveglianza istituito a norma dell'articolo 56, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 952/2013 o mediante strumenti elettronici di trasmissione dei dati, le informazioni relative alle merci importate, compresi i prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento passivo. Tali informazioni comprendono il numero EORI del dichiarante doganale e dell'importatore, il codice NC a otto cifre, la quantità, il paese di origine, la data della dichiarazione doganale e il regime doganale.
3. La Commissione comunica le informazioni di cui al paragrafo 2 alle autorità competenti degli Stati membri in cui sono stabiliti il dichiarante doganale e, se del caso, l'importatore.

*Articolo 34***Obbligo di comunicazione per taluni regimi doganali**

1. Se i prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento attivo di cui all'articolo 256 del regolamento (UE) n. 952/2013 sono importati, l'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 35 del presente regolamento comprende le informazioni sulle merci vincolate al regime di perfezionamento attivo e risultanti nei prodotti trasformati importati, anche se i prodotti trasformati non figurano nell'allegato I del presente regolamento. Il presente paragrafo si applica anche quando i prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento attivo sono merci in reintroduzione di cui all'articolo 205 del regolamento (UE) n. 952/2013.
2. L'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 35 del presente regolamento non si applica all'importazione di:
 - a) prodotti trasformati risultanti dal regime di perfezionamento passivo di cui all'articolo 259 del regolamento (UE) n. 952/2013;
 - b) merci considerate merci in reintroduzione conformemente all'articolo 203 del regolamento (UE) n. 952/2013.

*Articolo 35***Obbligo di comunicazione**

1. Ogni importatore o, nelle situazioni di cui all'articolo 32, il rappresentante doganale indiretto, che, in un determinato trimestre di un anno civile, ha importato delle merci presenta, per detto trimestre, una relazione («relazione CBAM») contenente informazioni sulle merci importate durante tale trimestre, alla Commissione, entro un mese dalla fine di tale trimestre.
2. La relazione CBAM comprende le informazioni seguenti:
 - a) la quantità totale di ciascun tipo di merci, espressa in megawatt ora per l'energia elettrica e in tonnellate per le altre merci, specificata per ciascun impianto che produce le merci nel paese di origine;
 - b) il totale delle emissioni incorporate effettive, espresso in tonnellate di emissioni di CO₂ e per megawatt ora per l'energia elettrica o, per le altre merci, in tonnellate di emissioni di CO₂ e per tonnellata di ciascun tipo di merci, calcolate secondo i metodi di cui all'allegato IV;
 - c) le emissioni indirette totali, espresse secondo l'atto di esecuzione di cui al paragrafo 7;
 - d) il prezzo del carbonio dovuto in un paese di origine per le emissioni incorporate nelle merci importate, tenendo conto di eventuali riduzioni o di altre forme di compensazione.

3. La Commissione comunica periodicamente alle autorità competenti un elenco di tali importatori o rappresentanti doganali indiretti stabiliti nello Stato membro, incluse le giustificazioni corrispondenti, per i quali ha motivo di ritenere che non abbiano rispettato l'obbligo di presentare una relazione CBAM, a norma del paragrafo 1.

4. Se ritiene che una relazione CBAM sia incompleta o inesatta, la Commissione comunica all'autorità competente dello Stato membro in cui l'importatore è stabilito o, nelle situazioni di cui all'articolo 32, in cui il rappresentante doganale indiretto è stabilito, le informazioni supplementari che ritiene necessarie per completare o correggere tale relazione. Tali informazioni sono fornite a titolo indicativo senza pregiudizio per la valutazione definitiva da parte di tale autorità competente. Tale autorità competente avvia la procedura di rettifica e comunica all'importatore o, nelle situazioni di cui all'articolo 32, al rappresentante doganale indiretto le informazioni supplementari necessarie per rettificare tale relazione. Se del caso, tale importatore o tale rappresentante doganale indiretto presenta una relazione corretta all'autorità competente interessata e alla Commissione.

5. Se l'autorità competente dello Stato membro di cui al paragrafo 4 del presente articolo avvia una procedura di rettifica, anche in considerazione delle informazioni ricevute a norma del paragrafo 4 del presente articolo, e stabilisce che l'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, il rappresentante doganale indiretto non ha adottato le misure necessarie per rettificare la relazione CBAM, o se l'autorità competente interessata stabilisce, anche tenendo conto delle informazioni ricevute a norma del paragrafo 3 del presente articolo, che l'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, il rappresentante doganale indiretto non ha rispettato l'obbligo di presentare una relazione CBAM conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, tale autorità competente impone all'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, al rappresentante doganale indiretto una sanzione efficace, proporzionata e dissuasiva. A tal fine, l'autorità competente notifica all'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, al rappresentante doganale indiretto e notifica alla Commissione:

- a) di aver concluso, e i motivi della conclusione, che l'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, il rappresentante doganale indiretto non ha rispettato l'obbligo di presentare una relazione per un determinato trimestre o non ha adottato le misure necessarie per rettificare la relazione;
- b) l'importo della sanzione inflitta all'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, al rappresentante doganale indiretto;
- c) il termine per il pagamento della sanzione;
- d) l'azione che l'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, il rappresentante doganale indiretto deve intraprendere per pagare la sanzione; e
- e) il diritto dell'importatore o, se del caso in conformità dell'articolo 32, del rappresentante doganale indiretto di presentare ricorso.

6. Se, dopo aver ricevuto informazioni dalla Commissione ai sensi del presente articolo, l'autorità competente decide di non intraprendere alcuna azione, ne informa la Commissione di conseguenza.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione riguardo:

- a) le informazioni da comunicare, i mezzi e il formato di tale comunicazione, comprese informazioni dettagliate per paese di origine e tipo di merci a sostegno dei totali di cui al paragrafo 2, lettere a), b) e c), ed esempi di eventuali sconti o altre forme di compensazione disponibili di cui al paragrafo 2, lettera d);
- b) il minimo e massimo edittale delle sanzioni imposte a norma del paragrafo 5 e i criteri da prendere in considerazione per determinare l'importo effettivo, comprese la gravità e la durata della mancata comunicazione;
- c) norme dettagliate sulla conversione in euro del prezzo medio annuo del carbonio dovuto di cui al paragrafo 2, lettera d), espresso in valuta estera al tasso di cambio medio annuo;

- d) norme dettagliate sugli elementi dei metodi di calcolo di cui all'allegato IV, tra cui la determinazione dei limiti di sistema dei processi di produzione, dei fattori di emissione, dei valori specifici per impianto delle emissioni effettive e la rispettiva applicazione alle singole merci, nonché la definizione di metodi per garantire l'affidabilità dei dati, compreso il livello di dettaglio; e
- e) i mezzi e il formato degli obblighi di comunicazione delle emissioni indirette nelle merci importate; tale formato include la quantità di energia elettrica utilizzata per la produzione delle merci elencate nell'allegato I, nonché il paese di origine, la fonte di generazione e i fattori di emissione relativo a tale energia elettrica.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 2, del presente regolamento. Essi si applicano per le merci importate durante il periodo transitorio di cui all'articolo 32 del presente regolamento e si basano sulla legislazione vigente per gli impianti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE.

CAPO XI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 36

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal 1° ottobre 2023. Tuttavia:
 - a) gli articoli 5, 10, 14, 16 e 17 si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024;
 - b) l'articolo 2, paragrafo 2, l'articolo 4, gli articoli da 6 a 9, gli articoli 15 e 19, l'articolo 20, paragrafi 1, 3, 4 e 5, gli articoli da 21 a 27 e l'articolo 31 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2026.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo
La presidente
R. METSOLA

Per il Consiglio
Il presidente
J. ROSWALL

ALLEGATO I

Elenco delle merci e dei gas a effetto serra

1. Ai fini dell'identificazione delle merci il presente regolamento si applica alle merci che rientrano nei codici della nomenclatura combinata («NC») elencati di seguito. I codici NC corrispondono a quelli del regolamento (CEE) n. 2658/87.
2. Ai fini del presente regolamento i gas a effetto serra relativi alle merci di cui al punto 1 sono quelli elencati di seguito per le merci interessate.

Cemento

Codice NC	Gas a effetto serra
2507 00 80 — Altre argille caoliniche	Biossido di carbonio
2523 10 00 — Cementi non polverizzati detti «clinkers»	Biossido di carbonio
2523 21 00 — Cementi Portland, bianchi, anche colorati artificialmente	Biossido di carbonio
2523 29 00 — Altri cementi idraulici	Biossido di carbonio
2523 30 00 — Cemento alluminoso	Biossido di carbonio
2523 90 00 — Altri cementi idraulici	Biossido di carbonio

Energia elettrica

Codice NC	Gas a effetto serra
2716 00 00 — Energia elettrica	Biossido di carbonio

Concimi

Codice NC	Gas a effetto serra
2808 00 00 — Acido nitrico; acidi solfonitrici	Biossido di carbonio e protossido di azoto
2814 — Ammoniaca, anidra o in soluzione acquosa	Biossido di carbonio
2834 21 00 — Nitrati di potassio	Biossido di carbonio e protossido di azoto
3102 — Concimi minerali o chimici azotati	Biossido di carbonio e protossido di azoto
3105 — Concimi minerali o chimici contenenti due o tre degli elementi fertilizzanti: azoto, fosforo e potassio; altri concimi; prodotti di questo capitolo presentati sia in tavolette o forme simili, sia in imballaggi di un peso lordo inferiore o uguale a 10 kg esclusi: 3105 60 00 — Concimi minerali o chimici contenenti i due elementi fertilizzanti fosforo e potassio	Biossido di carbonio e protossido di azoto

Ghisa, ferro e acciaio

Codice NC	Gas a effetto serra
72 — Ghisa, ferro e acciaio esclusi: 7202 2 — Ferrosilicio 7202 30 00 — Ferro-silico-manganese 7202 50 00 — Ferro-silico-cromo 7202 70 00 — Ferro-molibdeno 7202 80 00 — Ferro-tungsteno e ferro-silico-tungsteno 7202 91 00 — Ferro-titanio e ferro-silico-titanio 7202 92 00 — Ferro-vanadio 7202 93 00 — Ferro-niobio 7202 99 — Altri: 7202 99 10 — Ferro-fosforo 7202 99 30 — Ferro-silico-magnesio 7202 99 80 — Altri 7204 — Cascami ed avanzi di ghisa, di ferro o di acciaio (rottami); cascami lingottati di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
2601 12 00 — Minerali di ferro e loro concentrati, diversi dalle pirite di ferro arrostiti (ceneri di pirite)	Biossido di carbonio
7301 — Palancole di ferro o di acciaio, anche forate o formate da elementi riuniti; profilati ottenuti per saldatura, di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7302 — Elementi per la costruzione di strade ferrate, di ghisa, di ferro o di acciaio: rotaie, controrotaie e rotaie a cremagliera, aghi, cuori, tiranti per aghi ed altri elementi per incroci o scambi, traverse, stecche (ganasce), cuscinetti, cunei, piastre di appoggio, piastre di fissaggio, piastre e barre di scartamento ed altri pezzi specialmente costruiti per la posa, la congiunzione o il fissaggio delle rotaie	Biossido di carbonio
7303 00 — Tubi e profilati cavi, di ghisa	Biossido di carbonio
7304 — Tubi e profilati cavi, senza saldatura, di ferro (non ghisa) o di acciaio	Biossido di carbonio
7305 — Altri tubi (per esempio: saldati o ribaditi) a sezione circolare, con diametro esterno superiore a 406,4 mm, di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7306 — Altri tubi, tubi e profilati cavi (per esempio: saldati, ribaditi, aggraffati o a lembi semplicemente avvicinati), di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7307 — Accessori per tubi (per esempio: raccordi, gomiti, manicotti), di ghisa, ferro o acciaio	Biossido di carbonio
7308 — Costruzioni e parti di costruzioni (per esempio: ponti ed elementi di ponti, porte di cariche o chiuse, torri, piloni, pilastri, colonne, ossature, impalcature, tettoie, porte e finestre e loro intelaiature, stipiti e soglie, serrande di chiusura, balastrate) di ghisa, ferro o acciaio, escluse le costruzioni prefabbricate della voce 9406; lamiere, barre, profilati, tubi e simili, di ghisa, ferro o acciaio, predisposti per essere utilizzati nelle costruzioni	Biossido di carbonio

Codice NC	Gas a effetto serra
7309 00 — Serbatoi, cisterne, vasche, tini ed altri recipienti simili per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di ghisa, di ferro o di acciaio, di capacità superiore a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio
7310 — Serbatoi, fusti, tamburi, bidoni, scatole e recipienti simili per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di ghisa, ferro o acciaio, di capacità inferiore o uguale a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio
7311 00 — Recipienti per gas compressi o liquefatti, di ghisa, ferro o acciaio	Biossido di carbonio
7318 — Viti, bulloni, dadi, tirafondi, ganci a vite, ribadini, copiglie, pernotti, chiavette, rondelle (comprese le rondelle destinate a funzionare da molla) e articoli simili, di ghisa, ferro o acciaio	Biossido di carbonio
7326 — Altri lavori di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio

Alluminio

Codice NC	Gas a effetto serra
7601 — Alluminio greggio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7603 — Polveri e pagliette di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7604 — Barre e profilati di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7605 — Fili di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7606 — Lamiere e nastri di alluminio, di spessore superiore a 0,2 mm	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7607 — Fogli e nastri sottili, di alluminio (anche stampati o fissati su carta, cartone, materie plastiche o supporti simili) di spessore non superiore a 0,2 mm (non compreso il supporto)	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7608 — Tubi di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7609 00 00 — Accessori per tubi, di alluminio (per esempio: raccordi, gomiti, manicotti)	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7610 — Costruzioni e parti di costruzione (per esempio: ponti ed elementi di ponti, torri, piloni, pilastri, colonne, ossature, impalcature, tettoie, porte e finestre e loro intelaiature, stipiti e soglie, balastrate) di alluminio escluse le costruzioni prefabbricate della voce 9406; lamiere, barre, profilati, tubi e simili, di alluminio, predisposti per essere utilizzati nelle costruzioni	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7611 00 00 — Serbatoi, cisterne, vasche, tini e recipienti simili per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di alluminio, di capacità superiore a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio e perfluorocarburi

Codice NC	Gas a effetto serra
7612 — Serbatoi, fusti, tamburi, bidoni, scatole e recipienti simili, di alluminio (compresi gli astucci tubolari rigidi o flessibili), per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di capacità non superiore a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7613 00 00 — Recipienti di alluminio per gas compressi o liquefatti	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7614 — Trefoli, cavi, trecce ed articoli simili, di alluminio, non isolati per l'elettricità	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7616 — Altri lavori di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi

Sostanze chimiche

Codice NC	Gas a effetto serra
2804 10 00 — Idrogeno	Biossido di carbonio

ALLEGATO II

Elenco delle merci per le quali devono essere prese in considerazione solo le emissioni dirette, a norma dell'articolo 7, paragrafo 1**Ghisa, ferro e acciaio**

Codice NC	Gas a effetto serra
72 — Ghisa, ferro e acciaio esclusi: 7202 2 — Ferrosilicio 7202 30 00 — Ferro-silico-manganese 7202 50 00 — Ferro-silico-cromo 7202 70 00 — Ferro-molibdeno 7202 80 00 — Ferro-tungsteno e ferro-silico-tungsteno 7202 91 00 — Ferro-titanio e ferro-silico-titanio 7202 92 00 — Ferro-vanadio 7202 93 00 — Ferro-niobio 7202 99 — altre: 7202 99 10 — Ferro-fosforo 7202 99 30 — Ferro-silico-magnesio 7202 99 80 — altre 7204 — Cascami ed avanzi di ghisa, di ferro o di acciaio (rottami); cascami lingottati di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7301 — Palancole di ferro o di acciaio, anche forate o formate da elementi riuniti; profilati ottenuti per saldatura, di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7302 — Elementi per la costruzione di strade ferrate, di ghisa, di ferro o di acciaio: rotaie, controrotaie e rotaie a cremagliera, aghi, cuori, tiranti per aghi ed altri elementi per incroci o scambi, traverse, stecche (ganasce), cuscinetti, cunei, piastre di appoggio, piastre di fissaggio, piastre e barre di scartamento ed altri pezzi specialmente costruiti per la posa, la congiunzione o il fissaggio delle rotaie	Biossido di carbonio
7303 00 — Tubi e profilati cavi, di ghisa	Biossido di carbonio
7304 — Tubi e profilati cavi, senza saldatura, di ferro (non ghisa) o di acciaio	Biossido di carbonio
7305 — Altri tubi (per esempio: saldati o ribaditi) a sezione circolare, con diametro esterno superiore a 406,4 mm, di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7306 — Altri tubi, tubi e profilati cavi (per esempio: saldati, ribaditi, aggraffati o a lembi semplicemente avvicinati), di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio
7307 — Accessori per tubi (per esempio: raccordi, gomiti, manicotti), di ghisa, ferro o acciaio	Biossido di carbonio
7308 — Costruzioni e parti di costruzioni (per esempio: ponti ed elementi di ponti, porte di cariche o chiuse, torri, piloni, pilastri, colonne, ossature, impalcature, tettoie, porte e finestre e loro intelaiature, stipiti e soglie, serrande di chiusura, balaustrate) di ghisa, ferro o acciaio, escluse le costruzioni prefabbricate della voce 9406; lamiere, barre, profilati, tubi e simili, di ghisa, ferro o acciaio, predisposti per essere utilizzati nelle costruzioni	Biossido di carbonio

Codice NC	Gas a effetto serra
7309 00 — Serbatoi, cisterne, vasche, tini ed altri recipienti simili per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di ghisa, di ferro o di acciaio, di capacità superiore a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio
7310 — Serbatoi, fusti, tamburi, bidoni, scatole e recipienti simili per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di ghisa, ferro o acciaio, di capacità inferiore o uguale a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio
7311 00 — Recipienti per gas compressi o liquefatti, di ghisa, ferro o acciaio	Biossido di carbonio
7318 — Viti, bulloni, dadi, tirafondi, ganci a vite, ribadini, copiglie, pernotti, chiavette, rondelle (comprese le rondelle destinate a funzionare da molla) e articoli simili, di ghisa, ferro o acciaio	Biossido di carbonio
7326 — Altri lavori di ferro o di acciaio	Biossido di carbonio

Alluminio

Codice NC	Gas a effetto serra
7601 — Alluminio greggio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7603 — Polveri e pagliette di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7604 — Barre e profilati di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7605 - Fili di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7606 — Lamiere e nastri di alluminio, di spessore superiore a 0,2 mm	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7607 — Fogli e nastri sottili, di alluminio (anche stampati o fissati su carta, cartone, materie plastiche o supporti simili) di spessore non superiore a 0,2 mm (non compreso il supporto)	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7608 — Tubi di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7609 00 00 — Accessori per tubi, di alluminio (per esempio: raccordi, gomiti, manicotti)	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7610 — Costruzioni e parti di costruzione (per esempio: ponti ed elementi di ponti, torri, piloni, pilastri, colonne, ossature, impalcature, tettoie, porte e finestre e loro intelaiature, stipiti e soglie, balaustrate) di alluminio escluse le costruzioni prefabbricate della voce 9406; lamiere, barre, profilati, tubi e simili, di alluminio, predisposti per essere utilizzati nelle costruzioni	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7611 00 00 — Serbatoi, cisterne, vasche, tini e recipienti simili per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di alluminio, di capacità superiore a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio e perfluorocarburi

Codice NC	Gas a effetto serra
7612 — Serbatoi, fusti, tamburi, bidoni, scatole e recipienti simili, di alluminio (compresi gli astucci tubolari rigidi o flessibili), per qualsiasi materia (esclusi i gas compressi o liquefatti), di capacità non superiore a 300 litri, senza dispositivi meccanici o termici, anche con rivestimento interno o calorifugo	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7613 00 00 — Recipienti di alluminio per gas compressi o liquefatti	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7614 — Trefoli, cavi, trecce ed articoli simili, di alluminio, non isolati per l'elettricità	Biossido di carbonio e perfluorocarburi
7616 — Altri lavori di alluminio	Biossido di carbonio e perfluorocarburi

Sostanze chimiche

Codice NC	Gas a effetto serra
2804 10 00 — Idrogeno	Biossido di carbonio

ALLEGATO III

Paesi terzi e territori che non rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento ai fini dell'articolo 2

1. PAESI TERZI E TERRITORI CHE NON RIENTRANO NELL'AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO

Il presente regolamento non si applica alle merci originarie dei seguenti paesi:

- Islanda
- Liechtenstein
- Norvegia
- Svizzera

Il presente regolamento non si applica alle merci originarie dei seguenti territori:

- Büsingen
- Helgoland
- Livigno
- Ceuta
- Melilla

2. PAESI TERZI E TERRITORI CHE NON RIENTRANO NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO PER QUANTO RIGUARDA L'IMPORTAZIONE DI ENERGIA ELETTRICA NEL TERRITORIO DOGANALE DELL'UNIONE

[Paesi terzi o territori da aggiungere o sopprimere a cura della Commissione a norma dell'articolo 2, paragrafo 11.]

—

ALLEGATO IV

Metodologie di calcolo delle emissioni incorporate ai fini dell'articolo 7

1. DEFINIZIONI

Ai fini del presente allegato e degli allegati V e VI si applicano le seguenti definizioni:

- a) «merci semplici»: merci prodotte in un processo di produzione che richiede esclusivamente materiali in entrata (precursori) e combustibili a zero emissioni incorporate;
- b) «merci complesse»: merci diverse dalle merci semplici;
- c) «emissioni incorporate specifiche»: le emissioni incorporate di una tonnellata di merci, espresse in tonnellate di emissioni di CO₂e per tonnellata di merci;
- d) «fattore di emissione di CO₂»: la media ponderata dell'intensità di CO₂ dell'energia elettrica prodotta da combustibili fossili all'interno di una zona geografica; il fattore di emissione di CO₂ si ottiene dividendo i dati sulle emissioni di CO₂ prodotte dal settore dell'energia elettrica per la produzione lorda di elettricità proveniente da combustibili fossili nella zona geografica interessata; è espresso in tonnellate di CO₂ per megawattora;
- e) «fattore di emissione per l'energia elettrica»: il valore predefinito, espresso in CO₂e, che rappresenta l'intensità delle emissioni dell'energia elettrica consumata nella produzione delle merci;
- f) «accordo di acquisto di energia elettrica»: un contratto in base al quale una persona si impegna ad acquistare energia elettrica direttamente da un produttore di energia elettrica;
- g) «gestore del sistema di trasmissione»: un gestore quale definito all'articolo 2, punto 35), della direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2. DETERMINAZIONE DELLE EMISSIONI INCORPORATE EFFETTIVE SPECIFICHE PER LE MERCI SEMPLICI

Per determinare le emissioni incorporate effettive specifiche delle merci semplici prodotte in un determinato impianto si tiene conto delle emissioni dirette e, se del caso, delle emissioni indirette. A tal fine si applica la seguente equazione:

$$SEE_g = \frac{AttrEm_g}{AL_g}$$

dove:

SEE_g sono le emissioni incorporate specifiche delle merci g, in termini di CO₂e per tonnellata;

AttrEm_g sono le emissioni attribuite delle merci g; e

AL_g è il livello di attività delle merci, che corrisponde alla quantità di merci prodotta nel periodo di riferimento in un determinato impianto.

Per «emissioni attribuite» si intende la parte delle emissioni dell'impianto durante il periodo di riferimento causata dal processo di produzione che dà luogo alle merci g quando si applicano i limiti di sistema del processo di produzione definiti dagli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7, paragrafo 7. Le emissioni attribuite si calcolano con la seguente equazione:

$$AttrEm_g = DirEm + IndirEm$$

dove:

DirEm sono le emissioni dirette risultanti dal processo di produzione, espresse in tonnellate di CO₂e, entro i limiti di sistema di cui all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7, paragrafo 7; e

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la direttiva 2012/27/UE (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 125).

IndirEm sono le emissioni indirette risultanti dalla produzione di energia elettrica consumata nei processi di produzione delle merci, espresse in tonnellate di CO₂e, entro i limiti di sistema di cui all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7, paragrafo 7.

3. DETERMINAZIONE DELLE EMISSIONI INCORPORATE EFFETTIVE PER LE MERCI COMPLESSE

Per determinare le emissioni incorporate effettive specifiche delle merci complesse prodotte in un determinato impianto, si applica la seguente equazione:

$$SEE_g = \frac{AttrEm_g + EE_{ImpMat}}{AL_g}$$

dove:

AttrEm_g sono le emissioni attribuite delle merci g;

AL_g è il livello di attività delle merci (che corrisponde alla quantità di merci prodotta nel periodo di riferimento in un determinato impianto), e

EE_{ImpMat} sono le emissioni incorporate dei materiali in entrata (precursori) consumati nel processo di produzione. Devono essere presi in considerazione solo i materiali in entrata (precursori) elencati come pertinenti per i limiti di sistema del processo di produzione specificati nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 7, paragrafo 6. Le EE_{ImpMat} pertinenti sono calcolate come segue:

$$EE_{ImpMat} = \sum_{i=1}^n M_i \cdot SEE_i$$

dove:

M_i è la massa del materiale in entrata (precursore) i utilizzato nel processo di produzione, e

SEE_i sono le emissioni incorporate specifiche di tale materiale (precursore) i. Per le SEE_i il gestore dell'impianto utilizza il valore delle emissioni derivanti dall'impianto in cui è stato prodotto il materiale in entrata (precursore), a condizione che i dati dell'impianto possano essere adeguatamente misurati.

4. DETERMINAZIONE DEI VALORI PREDEFINITI DI CUI ALL'ARTICOLO 7, PARAGRAFI 2 E 3

Ai fini della determinazione dei valori predefiniti solo i valori effettivi sono utilizzati per determinare le emissioni incorporate. In assenza di dati effettivi si possono utilizzare i valori indicati nella letteratura. La Commissione pubblica orientamenti sull'approccio adottato al fine di procedere a una correzione per i gas di scarico o i gas a effetto serra utilizzati come elementi in entrata nel processo, prima di raccogliere i dati necessari per determinare i pertinenti valori predefiniti per ciascun tipo di merce elencata nell'allegato I. I valori predefiniti sono determinati sulla base dei migliori dati disponibili. I migliori dati disponibili si basano su informazioni affidabili e accessibili al pubblico. I valori predefiniti sono riveduti periodicamente mediante atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7, paragrafo 7, sulla base delle informazioni più aggiornate e affidabili, anche sulla base delle informazioni fornite da un paese terzo o da un gruppo di paesi terzi.

4.1. Valori predefiniti di cui all'articolo 7, paragrafo 2

Quando le emissioni effettive non possono essere adeguatamente determinate dal dichiarante CBAM autorizzato, si utilizzano valori predefiniti. Tali valori sono fissati all'intensità media delle emissioni di ciascun paese esportatore e per ciascuna delle merci elencate nell'allegato I diverse dall'energia elettrica, cui va aggiunta una maggiorazione stabilita in modo proporzionale. Tale maggiorazione è determinata negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7, paragrafo 7, ed è fissata a un livello adeguato per garantire l'integrità ambientale del CBAM, sulla base delle informazioni più aggiornate e affidabili, anche sulla base delle informazioni raccolte durante il periodo transitorio. Quando a un tipo di merci non possono essere applicati dati affidabili per il paese esportatore, i valori predefiniti si basano sull'intensità media delle emissioni del X % degli impianti ETS dell'UE con le prestazioni peggiori per quel tipo di merci. Il valore di X è determinato negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 7, paragrafo 7, ed è fissato a un livello adeguato per garantire l'integrità ambientale del CBAM, sulla base delle informazioni più aggiornate e affidabili, comprese le informazioni raccolte durante il periodo transitorio.

4.2. Valori predefiniti per l'energia elettrica importata di cui all'articolo 7, paragrafo 3

I valori predefiniti per l'energia elettrica importata sono determinati per un paese terzo, un gruppo di paesi terzi o una regione all'interno di un paese terzo in base a valori predefiniti specifici, conformemente al punto 4.2.1, o, se tali valori non sono disponibili, in base ai valori predefiniti alternativi, conformemente al punto 4.2.2.

Se l'energia elettrica è prodotta in un paese terzo, in un gruppo di paesi terzi o in una regione all'interno di un paese terzo e transita attraverso paesi terzi, gruppi di paesi terzi o regioni all'interno di un paese terzo, o Stati membri al fine di essere importata nell'Unione, i valori predefiniti da utilizzare sono quelli del paese terzo, del gruppo di paesi terzi o della regione all'interno di un paese terzo in cui l'energia elettrica è stata prodotta.

4.2.1. Valori predefiniti specifici per un paese terzo, un gruppo di paesi terzi o una regione all'interno di un paese terzo

I valori predefiniti specifici sono fissati al fattore di emissione di CO₂ nel paese terzo, nel gruppo di paesi terzi o nella regione all'interno di un paese terzo, sulla base dei migliori dati a disposizione della Commissione.

4.2.2. Valori predefiniti alternativi

Se per un paese terzo, un gruppo di paesi terzi o una regione all'interno di un paese terzo non è disponibile un valore predefinito specifico, il valore predefinito alternativo per l'energia elettrica è fissato al fattore di emissione di CO₂ nell'Unione.

Se è possibile dimostrare, sulla base di dati affidabili, che il fattore di emissione di CO₂ in un paese terzo, un gruppo di paesi terzi o una regione all'interno di un paese terzo è inferiore al valore predefinito specifico determinato dalla Commissione o inferiore al fattore di emissione di CO₂ nell'Unione, per tale paese terzo, gruppo di paesi terzi o regione all'interno di un paese terzo può essere utilizzato un valore predefinito alternativo basato su tale fattore di emissione di CO₂.

4.3 Valori predefiniti per le emissioni incorporate indirette

I valori predefiniti per le emissioni indirette incorporate in una merce prodotta in un paese terzo sono determinati sulla base di un valore predefinito calcolato sulla media o del fattore di emissione della rete elettrica dell'Unione, o del fattore di emissione della rete elettrica del paese di origine o del fattore di emissione di CO₂ delle fonti di fissazione dei prezzi nel paese di origine, dell'energia elettrica utilizzata per la produzione di tale merce.

Se un paese terzo o un gruppo di paesi terzi dimostrano alla Commissione, sulla base di dati affidabili, che il fattore medio di emissione del mix di energia elettrica o il fattore di emissione di CO₂ delle fonti di fissazione dei prezzi nel paese terzo o nel gruppo di paesi terzi è inferiore al valore predefinito per le emissioni indirette, per tale paese o gruppo di paesi è stabilito un valore predefinito alternativo basato su tale fattore medio di emissione di CO₂.

La Commissione adotta, entro il 30 giugno 2025, un atto di esecuzione a norma dell'articolo 7, paragrafo 7, per specificare ulteriormente quale metodo di calcolo tra quelli determinati in conformità del primo comma si applica per il calcolo dei valori predefiniti. A tal fine, la Commissione si basa sui dati più aggiornati e affidabili, compresi i dati raccolti durante il periodo transitorio, per quanto riguarda la quantità di energia elettrica utilizzata per la produzione delle merci di cui all'allegato I, così come il paese di origine, la fonte di produzione e i fattori di emissione relativi a tale energia elettrica. Il metodo di calcolo specifico è determinato sulla base del modo più appropriato per conseguire entrambi i criteri seguenti:

- prevenzione della rilocalizzazione delle emissioni di CO₂;
- garanzia dell'integrità ambientale del CBAM.

5. CONDIZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLE EMISSIONI INCORPORATE EFFETTIVE NELL'ENERGIA ELETTRICA IMPORTATA

Un dichiarante CBAM autorizzato può applicare le emissioni incorporate effettive invece dei valori predefiniti per il calcolo di cui all'articolo 7, paragrafo 3, se sono soddisfatti i seguenti criteri cumulativi:

- a) il quantitativo di energia elettrica per il quale si richiede l'uso delle emissioni incorporate effettive è contemplato da un accordo di acquisto di energia elettrica tra il dichiarante CBAM autorizzato e un produttore di energia elettrica situato in un paese terzo;
- b) l'impianto di produzione di energia elettrica è collegato direttamente al sistema di trasmissione dell'Unione o può essere dimostrato che, al momento dell'esportazione, non vi era alcuna congestione fisica della rete in alcun punto della rete tra l'impianto e il sistema di trasmissione dell'Unione;
- c) l'impianto di produzione di energia elettrica non emette più di 550 grammi di CO₂ di origine fossile per chilowattora di elettricità prodotto;
- d) il quantitativo di energia elettrica per la quale si richiede l'uso delle emissioni incorporate effettive è stato definitivamente assegnato alla capacità di interconnessione assegnata da tutti i gestori dei sistemi di trasmissione responsabili nel paese di origine, nel paese di destinazione e, se del caso, in ciascun paese di transito, e la capacità designata e la produzione di energia elettrica da parte dell'impianto si riferiscono allo stesso periodo, che non può essere superiore a un'ora;
- e) il rispetto dei criteri di cui sopra è certificato da un verificatore accreditato che riceve con cadenza almeno mensile relazioni intermedie che dimostrano in che modo tali criteri sono soddisfatti.

La quantità di energia elettrica accumulata nell'ambito dell'accordo di acquisto di energia elettrica e le corrispondenti emissioni incorporate effettive sono escluse dal calcolo del fattore di emissione del paese o del fattore di emissione di CO₂ utilizzato ai fini del calcolo delle emissioni indirette incorporate di energia elettrica nelle merci a norma del punto 4.3, rispettivamente.

6. CONDIZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLE EMISSIONI INCORPORATE EFFETTIVE PER LE EMISSIONI INDIRETTE

Un dichiarante CBAM autorizzato può applicare le emissioni incorporate effettive anziché i valori predefiniti per il calcolo di cui all'articolo 7, paragrafo 4, se può dimostrare un collegamento tecnico diretto tra l'impianto in cui è prodotta la merce importata e la fonte di generazione di energia elettrica o se il gestore di tale impianto ha concluso un accordo di acquisto di energia elettrica con un produttore di energia elettrica situato in un paese terzo per un quantitativo di energia elettrica equivalente al quantitativo per il quale è richiesto l'uso di un valore specifico.

7. ADEGUAMENTO DEI VALORI PREDEFINITI DI CUI ALL'ARTICOLO 7, PARAGRAFO 2, SULLA BASE DI CARATTERISTICHE SPECIFICHE PER REGIONE

I valori predefiniti possono essere adattati a particolari zone e regioni all'interno di paesi terzi in cui prevalgono caratteristiche specifiche in termini di fattori di emissione oggettivi. Quando sono disponibili dati adattati a tali caratteristiche locali specifiche e possono essere determinati valori predefiniti più mirati, questi ultimi possono essere utilizzati.

Se i dichiaranti di merci originarie di un paese terzo, un gruppo di paesi terzi o una regione all'interno di un paese terzo possono dimostrare, sulla base di dati affidabili, che gli adattamenti dei valori predefiniti in funzione delle caratteristiche specifiche di una regione comportano valori inferiori a quelli predefiniti determinati dalla Commissione, tali adattamenti definiti in funzione delle caratteristiche specifiche di una regione possono essere utilizzati.

ALLEGATO V

Requisiti contabili per le informazioni utilizzate per il calcolo delle emissioni incorporate ai fini dell'articolo 7, paragrafo 5

1. DATI MINIMI CHE UN DICHIARANTE CBAM AUTORIZZATO DEVE CONSERVARE PER LE MERCI IMPORTATE

1. Dati identificativi del dichiarante CBAM autorizzato:

- a) nome;
- b) numero di conto CBAM;

2. dati sulle merci importate:

- a) tipo e quantità di ciascun tipo di merce;
- b) paese di origine;
- c) emissioni effettive o valori predefiniti.

2. DATI MINIMI CHE UN DICHIARANTE CBAM AUTORIZZATO DEVE CONSERVARE PER LE EMISSIONI INCORPORATE NELLE MERCI IMPORTATE CHE SONO DETERMINATE SULLA BASE DELLE EMISSIONI EFFETTIVE

Per ciascun tipo di merci importate per cui le emissioni incorporate sono determinate sulla base delle emissioni effettive, sono conservati i seguenti dati supplementari:

- a) identificazione dell'impianto in cui sono state prodotte le merci;
 - b) recapiti del gestore dell'impianto in cui sono state prodotte le merci;
 - c) relazioni di verifica di cui all'allegato VI;
 - d) emissioni incorporate specifiche delle merci.
-

ALLEGATO VI

Principi di verifica e contenuto delle relazioni di verifica ai fini dell'articolo 8

1. PRINCIPI DI VERIFICA

Si applicano i seguenti principi:

- a) i verificatori effettuano le verifiche con un atteggiamento di scetticismo professionale;
- b) le emissioni incorporate totali riportate nella dichiarazione CBAM sono considerate verificate solo se il verificatore ritiene con ragionevole certezza che la relazione di verifica sia esente da inesattezze rilevanti e da non conformità significative con riguardo al calcolo delle emissioni incorporate secondo le norme di cui all'allegato IV;
- c) le visite degli impianti da parte del verificatore sono obbligatorie, a meno che non siano soddisfatti criteri specifici di esenzione;
- d) per decidere se le inesattezze o le non conformità siano rilevanti, il verificatore si avvale delle soglie indicate negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 8, paragrafo 3.

Per i parametri per i quali tali soglie non sono determinate, il verificatore si avvale del giudizio di esperti per stabilire se le inesattezze o le non conformità, singolarmente o aggregate con altre inesattezze o non conformità, a motivo della loro entità e della loro natura, debbano essere considerate rilevanti.

2. CONTENUTO DELLA RELAZIONE DI VERIFICA

Il verificatore elabora una relazione di verifica che stabilisce le emissioni incorporate delle merci, riporta tutti gli aspetti attinenti al lavoro svolto e contiene almeno le informazioni seguenti:

- a) identificazione degli impianti in cui sono state prodotte le merci;
- b) recapiti del gestore degli impianti in cui sono state prodotte le merci;
- c) periodo di riferimento applicabile;
- d) nome e recapiti del verificatore;
- e) numero di accreditamento del verificatore e nome dell'organismo di accreditamento;
- f) data delle visite agli impianti, se del caso, o i motivi per cui una visita agli impianti non è stata effettuata;
- g) quantità di ciascun tipo di merci dichiarate prodotta nel periodo di riferimento;
- h) quantificazione delle emissioni dirette dell'impianto durante il periodo di riferimento;
- i) descrizione del modo in cui le emissioni dell'impianto sono attribuite ai diversi tipi di merci;
- j) informazioni quantitative sulle merci, sulle emissioni e sui flussi di energia non associati a tali merci;
- k) nel caso di merci complesse:
 - i) quantità di ciascuno dei materiali in entrata (precursori) utilizzati;
 - ii) emissioni incorporate specifiche associate a ciascuno dei materiali in entrata (precursori) utilizzati;
 - iii) in caso di utilizzo delle emissioni effettive: identificazione degli impianti in cui è stato prodotto il materiale in entrata (precursore) ed emissioni effettive derivanti dalla produzione di tale materiale;

- l) dichiarazione del verificatore in cui quest'ultimo conferma di ritenere con ragionevole certezza che la relazione sia esente da inesattezze rilevanti e da non conformità significative con riguardo alle norme di calcolo di cui all'allegato IV;
 - m) informazioni sulle inesattezze rilevanti riscontrate e corrette;
 - n) informazioni sulle non conformità significative, riscontrate e corrette, con le norme di calcolo di cui all'allegato IV.
-

REGOLAMENTO (UE) 2023/957 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 10 maggio 2023

che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi

(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 ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi ⁽⁴⁾, 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 gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC, che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che con un aumento della temperatura di 1,5 °C – invece che di 2 °C – gli effetti dei cambiamenti climatici saranno molto inferiori e decide di proseguire l'azione volta a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.
- (2) L'urgenza di mantenere vivo l'obiettivo di 1,5 °C dell'accordo di Parigi è diventata più significativa alla luce dei risultati della sesta relazione di valutazione del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, secondo cui il riscaldamento globale può essere limitato a 1,5 °C solo se saranno immediatamente realizzate riduzioni forti e durature delle emissioni globali di gas a effetto serra entro questo decennio.
- (3) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo («Green Deal europeo»).
- (4) Il Green Deal europeo combina una serie completa di misure e iniziative che si rafforzano reciprocamente, volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050, e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva in cui la crescita economica è dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 175.

⁽²⁾ GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

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

⁽⁴⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

natura ambientale e dalle relative conseguenze. Tale transizione incide in modo diverso sui lavoratori dei vari settori; al tempo stesso ha aspetti inerenti all'uguaglianza di genere nonché un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati e vulnerabili, come gli anziani, le persone con disabilità, le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche nonché le persone e le famiglie a reddito basso e medio-basso. Comporta inoltre maggiori sfide per determinate regioni, in particolare quelle strutturalmente svantaggiate e periferiche, nonché per le isole. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva, e non lasci indietro nessuno.

- (5) La necessità e il valore della realizzazione di un Green Deal europeo sono stati ulteriormente enfatizzati dai gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro e sul benessere dei cittadini dell'Unione. Tali effetti hanno dimostrato che la nostra società e la nostra economia devono rafforzare la resilienza in relazione agli shock esterni e agire tempestivamente per prevenire o attenuare gli effetti degli shock esterni in modo equo e senza lasciare indietro nessuno, compresi coloro che sono a rischio di povertà energetica. I cittadini europei continuano a esprimersi con forza sostenendo che ciò vale in particolare per i cambiamenti climatici.
- (6) Nel contributo determinato a livello nazionale, aggiornato e presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (7) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un traguardo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e prevede che la Commissione si adoperi per allineare tutte le future proposte di misure o proposte legislative, comprese le proposte di bilancio, agli obiettivi di tale regolamento e, in ogni caso di mancato allineamento, ne fornisca i motivi nell'ambito della valutazione d'impatto che accompagna le proposte.
- (8) È necessario che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento delle riduzioni di emissioni stabilite dal regolamento (UE) 2021/1119. La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ è pertanto modificata al fine di includere le attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS) al fine di garantire che tali attività diano il giusto contributo agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi. È quindi anche necessario modificare il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ per tenere conto dell'inclusione delle attività di trasporto marittimo nell'EU ETS.
- (9) Inoltre, per tenere conto degli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché degli obiettivi dell'accordo di Parigi, è opportuno modificare l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/757. Un solido sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica è una condizione fondamentale per qualsiasi misura, norma di efficienza o altra misura pertinente basata sul mercato, applicata a livello di Unione o mondiale. Se è vero che le emissioni di biossido di carbonio (CO₂) rappresentano la maggior parte delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, le emissioni di metano (CH₄) e di protossido di azoto (N₂O) rappresentano comunque una quota rilevante di tali emissioni. L'inclusione delle emissioni di CH₄ e N₂O nel regolamento (UE) 2015/757 sarebbe vantaggiosa per l'integrità ambientale e l'incentivazione delle buone pratiche e sarebbe opportuno che si applicasse a partire dal 2024. Le navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate

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

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

rappresentano una quota significativa delle emissioni di gas a effetto serra di tutte le navi da carico. Per aumentare l'efficacia ambientale del sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica, garantire condizioni di parità e ridurre il rischio di elusione, le navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate dovrebbero essere incluse nel regolamento (UE) 2015/757 a partire dal 2025. Le navi offshore emettono una quota rilevante di emissioni di gas a effetto serra. Lo stesso regolamento dovrebbe pertanto applicarsi anche alle navi offshore di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate a partire dal 2025. La Commissione dovrebbe valutare, entro il 31 dicembre 2024, se debbano essere inclusi nel regolamento (UE) 2015/757 altri tipi di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate.

- (10) È opportuno modificare il regolamento (UE) 2015/757 per introdurre l'obbligo per le società di comunicare i dati aggregati sulle emissioni a livello di società, presentarli all'autorità di riferimento responsabile e di trasmettere a tale autorità, per approvazione, i piani di monitoraggio verificati. Nell'effettuare la verifica a livello di società, il verificatore non dovrebbe verificare le relazioni sulle emissioni a livello di nave né le relazioni a livello di nave da trasmettere in caso di cambiamento della società, in quanto tali comunicazioni a livello di nave saranno già state verificate. Per garantire coerenza nell'amministrazione e nell'applicazione, il soggetto responsabile della conformità al regolamento (UE) 2015/757 dovrebbe essere lo stesso responsabile della conformità alla direttiva 2003/87/CE.
- (11) Al fine di garantire l'efficace funzionamento dell'EU ETS a livello amministrativo e di tenere conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/757 delle emissioni di CH₄ e N₂O, nonché delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo ai metodi e alle norme in materia di monitoraggio e alle norme in materia di comunicazione delle emissioni previsti dal regolamento (UE) 2015/757, nonché a qualsiasi altra informazione pertinente stabilita in tale regolamento, alle norme per l'approvazione dei piani di monitoraggio e delle relative modifiche da parte delle autorità di riferimento responsabili, alle norme per il monitoraggio, la comunicazione e la trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e alle norme per la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e per la presentazione di dichiarazioni di verifica sui dati aggregati sulle emissioni a livello di società. 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 ⁽⁸⁾. 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.
- (12) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire prevedere norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica necessarie per estendere l'UE ETS alle attività di trasporto marittimo e prevedere il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli 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. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2015/757,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) 2015/757

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

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

«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 e che modifica la direttiva 2009/16/CE»;

⁽⁸⁾ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- 2) in tutto il regolamento, ad eccezione dell'articolo 2, dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 21, paragrafo 5, e degli allegati I e II, il termine «CO₂» è sostituito da «gas a effetto serra», con le necessarie modifiche grammaticali;
- 3) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di gas a effetto serra e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo.»;

- 4) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali effettuate dall'ultimo porto di scalo di tali navi 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.

1 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente regolamento si applica anche alle navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di merci a fini commerciali effettuate dal loro 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, e alle navi offshore di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate lorde per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte effettuate dal loro 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.

1 ter. A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente regolamento si applica alle navi offshore di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte effettuate dal loro 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.

1 quater. I gas a effetto serra soggetti al presente regolamento sono:

- a) biossido di carbonio (CO₂);
- b) per quanto riguarda le emissioni rilasciate dal 2024 in poi, metano (CH₄); e
- c) per quanto riguarda le emissioni rilasciate dal 2024 in poi, protossido di azoto (N₂O).

Nei casi in cui il presente regolamento fa riferimento alle emissioni totali aggregate di gas a effetto serra o ai gas a effetto serra totali aggregati emessi, il riferimento si intende fatto ai quantitativi totali aggregati di ciascun gas separatamente.»;

- 5) l'articolo 3 è così modificato:

a) le lettere da a) a d) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) "emissioni di gas a effetto serra", il rilascio, da parte di navi, dei gas a effetto serra soggetti al presente regolamento a norma dell'articolo 2, paragrafo 1 quater, primo comma;
- b) "porto di scalo", un porto di scalo quale definito all'articolo 3, lettera z), della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

- c) "tratta", ogni movimento di una nave che ha origine o termine in un porto di scalo;
- d) "società", la società di navigazione quale definita all'articolo 3, lettera w), della direttiva 2003/87/CE;

(*) 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).»;

b) la lettera m) è sostituita dalla seguente:

«m) "periodo di riferimento", il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre di un dato anno; per le tratte che cominciano e terminano in due diversi anni, i rispettivi dati sono contabilizzati sotto l'anno interessato»;

c) sono aggiunti i punti seguenti:

«p) "autorità di riferimento responsabile", l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione di cui all'articolo 3 *octies septies* della direttiva 2003/87/CE;

q) "dati aggregati sulle emissioni a livello di società", la somma delle emissioni dei gas a effetto serra di cui alla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo in conformità dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare, da parte di una società, a norma di tale direttiva, per tutte le navi sotto la sua responsabilità durante il periodo di riferimento.»;

6) all'articolo 4 è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. Le società comunicano i dati aggregati sulle emissioni a livello di società delle navi sotto la loro responsabilità durante un periodo di riferimento a norma dell'articolo 11 *bis*.»;

7) all'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 23 del presente regolamento per modificare gli allegati I e II del presente regolamento al fine di tenere conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento delle emissioni di CH₄ e N₂O e dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, e delle modifiche della direttiva 2003/87/CE, nonché di allineare tali allegati agli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, di tale direttiva, alle pertinenti regole internazionali e alle norme internazionali ed europee. Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 del presente regolamento per modificare gli allegati I e II del presente regolamento al fine di definire meglio gli elementi dei metodi di monitoraggio ivi figuranti, alla luce degli sviluppi tecnologici e scientifici, e al fine di garantire il funzionamento efficace del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS) istituito dalla direttiva 2003/87/CE.

Entro il 1° ottobre 2023 la Commissione adotta atti delegati al fine di tenere conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento delle emissioni di CH₄ e N₂O, nonché delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, come indicato nel primo comma del presente paragrafo. I metodi per monitorare le emissioni di CH₄ e N₂O si basano sugli stessi principi dei metodi di monitoraggio delle emissioni di CO₂ di cui all'allegato I del presente regolamento, con gli adeguamenti necessari a riflettere la natura dei diversi gas a effetto serra. I metodi di cui all'allegato I del presente regolamento e le norme di cui all'allegato II del presente regolamento sono allineati, se del caso, ai metodi e alle norme stabiliti in un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.»;

8) l'articolo 6 è così modificato:

a) al paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) il nome della società e l'indirizzo, il telefono e l'indirizzo di posta elettronica di un referente nonché il numero unico di identificazione IMO della società e del proprietario registrato»;

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli e trasmettono tali piani utilizzando sistemi automatizzati e formati per lo scambio di dati. Tali modelli, comprese le regole tecniche per la loro applicazione uniforme, e le regole tecniche per la loro trasmissione sono determinati dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.»;

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«6. Entro il 1° aprile 2024 le società trasmettono all'autorità di riferimento responsabile, per ciascuna delle loro navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, un piano di monitoraggio che è stato valutato conforme al presente regolamento dal verificatore e che riflette l'inclusione delle emissioni di CH₄ e di N₂O nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

7. In deroga al paragrafo 6, per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per la prima volta dopo il 1° gennaio 2024, le società presentano all'autorità di riferimento responsabile un piano di monitoraggio conforme alle prescrizioni del presente regolamento senza indebito ritardo e comunque entro tre mesi dal primo scalo di ciascuna nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

8. Entro il 6 giugno 2025, le autorità di riferimento responsabili approvano i piani di monitoraggio presentati dalle società conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del secondo comma. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE per la prima volta dopo il 1° gennaio 2024, l'autorità di riferimento responsabile approva il piano di monitoraggio presentato entro quattro mesi dal primo scalo della nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione ai sensi del terzo comma del presente paragrafo.

Entro il 1° ottobre 2023 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare gli articoli da 6 a 10 per quanto riguarda le norme contenute in tali articoli relative ai piani di monitoraggio, per tenere conto dell'inclusione delle emissioni di CH₄ e di N₂O, nonché dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

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

9) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le modifiche apportate al piano di monitoraggio di cui al paragrafo 2, lettere b), c) e d), del presente articolo sono soggette alla valutazione da parte del verificatore, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1. A seguito della valutazione, il verificatore comunica alla società se tali modifiche sono conformi. La società presenta il piano di monitoraggio modificato all'autorità di riferimento responsabile una volta ricevuta la comunicazione da parte del verificatore che il piano di monitoraggio è conforme.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

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

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

«k) le emissioni totali aggregate di gas a effetto serra disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo a norma dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare a norma della medesima direttiva, unitamente alle informazioni necessarie per giustificare l'applicazione di eventuali deroghe all'articolo 12, paragrafo 3, di tale direttiva a norma dell'articolo 12, paragrafi da 3 -*sexies* a 3 -*ter*»;

11) l'articolo 11 è così modificato:

a) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

«A decorrere dal 2025, entro il 31 marzo di ogni anno, per ogni nave sotto la loro responsabilità le società presentano all'autorità di riferimento responsabile, alle autorità degli Stati di bandiera interessati e alla Commissione una relazione sulle emissioni che riguarda l'intero periodo di riferimento dell'anno precedente; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma dell'articolo 13. L'autorità di riferimento responsabile può chiedere alle società di presentare le loro relazioni sulle emissioni entro una data precedente al 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In caso di cambiamento di società, la società precedente presenta all'autorità di riferimento responsabile, alle autorità degli Stati di bandiera interessati, alla nuova società e alla Commissione, il prima possibile – e comunque non oltre tre mesi – dopo la data della modifica, una relazione verificata contenente gli stessi elementi della relazione sulle emissioni di cui al paragrafo 1, ma limitata al periodo corrispondente alle attività svolte sotto la sua responsabilità.»;

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Entro il 1° ottobre 2023 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare gli articoli 11, 11 *bis* e 12 riguardanti le norme relative alla comunicazione per tenere conto dell'inclusione delle emissioni di CH₄ e di N₂O, nonché dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, nell'ambito di applicazione del presente regolamento.»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 11 bis*

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

1. Le società determinano i dati aggregati sulle emissioni a livello di società durante un periodo di riferimento, sulla base dei dati della comunicazione delle emissioni e della comunicazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, per ciascuna nave che era sotto la loro responsabilità durante il periodo di riferimento, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4 del presente articolo.

2. A decorrere dal 2025 le società trasmettono all'autorità di riferimento responsabile entro il 31 marzo di ogni anno i dati aggregati sulle emissioni a livello di società che coprono le emissioni nel periodo di riferimento dell'anno precedente da comunicare a norma della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo, conformemente alle regole stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4 del presente articolo, e che sono stati verificati a norma del capo III del presente regolamento.

3. L'autorità di riferimento responsabile può chiedere alle società di presentare i dati aggregati sulle emissioni verificati a livello di società di cui al paragrafo 2 entro una data precedente al 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con le regole per il monitoraggio e la comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e la trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società all'autorità di riferimento responsabile.»;

13) l'articolo 12 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

14) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il verificatore valuta la conformità della relazione sulle emissioni e della relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, con i requisiti di cui agli articoli da 8 a 12 e agli allegati I e II.»;

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

Se conclude, con ragionevole certezza, che i dati aggregati sulle emissioni a livello di società non contengono inesattezze rilevanti, il verificatore predispone una relazione di verifica in cui si dichiara che i dati aggregati sulle emissioni a livello di società sono riconosciuti conformi alle norme di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

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

15) l'articolo 14 è così modificato:

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

«d) i calcoli per determinare le emissioni complessive di gas a effetto serra e le emissioni totali aggregate di gas a effetto serra disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo a norma dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare a norma della medesima direttiva.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

16) all'articolo 15 è aggiunto il paragrafo seguente:

«6. Per quanto riguarda la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, il verificatore e la società si conformano alle norme in materia di verifica stabilite negli atti delegati adottati a norma dell'articolo 13, paragrafo 6. Il verificatore non verifica la relazione sulle emissioni e la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, di ciascuna nave sotto la responsabilità della società.»;

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

«1. I verificatori che valutano i piani di monitoraggio, le relazioni sulle emissioni, le relazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del presente regolamento e i dati aggregati sulle emissioni a livello di società, e che rilasciano le relazioni di verifica di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 5, del presente regolamento, e i documenti di conformità di cui all'articolo 17, paragrafo 1, del presente regolamento sono accreditati per le attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento da parte di un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.»;

18) l'articolo 20 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nel caso in cui una nave non abbia rispettato gli obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di trasmettere le sue osservazioni, emettere un ordine di espulsione che viene notificato alla Commissione, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Dopo l'emissione dell'ordine di espulsione, ciascuno Stato membro, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'accesso della nave in questione ai suoi porti fino a quando la società non adempia i suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma degli articoli 11 e 18. Se tale nave batte bandiera di uno Stato membro e fa ingresso o si trova in uno dei suoi porti, lo Stato membro in questione, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le sue osservazioni, nega le spedizioni alla nave fino a quando la società non adempia i suoi obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione.

Qualora si constati che una nave di cui al primo comma si trova in uno dei porti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, lo Stato membro interessato, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, può emettere un ordine dello Stato di bandiera di diniego delle spedizioni fino a quando la società non adempia i suoi obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione. Esso ne informa la Commissione, l'EMSA e gli altri Stati membri.

L'adempimento degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione è confermato mediante notifica di un documento di conformità valido all'autorità nazionale competente che ha emesso l'ordine di espulsione. Il presente paragrafo non pregiudica le norme marittime internazionali applicabili nel caso di navi in difficoltà.»;

b) al paragrafo 5 è aggiunto il comma seguente:

«La possibilità di derogare ai sensi del primo comma non si applica a uno Stato membro la cui autorità è l'autorità di riferimento responsabile.»;

19) l'articolo 21 è così modificato:

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

«a) l'identità della nave (nome, società, numero di identificazione IMO e porto di immatricolazione o porto di appartenenza);»;

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione valuta ogni due anni l'impatto complessivo delle attività di trasporto marittimo sul clima globale, anche tramite emissioni o effetti di gas a effetto serra diversi dalla CO₂ e di particelle con un potenziale di riscaldamento globale non contemplate dal presente regolamento.»;

20) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 22 bis

Riesame

La Commissione riesamina il presente regolamento entro il 31 dicembre 2024, tenendo conto in particolare dell'ulteriore esperienza acquisita nella sua attuazione, al fine, tra l'altro, di includere le navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate nell'ambito di applicazione del presente regolamento ai fini di un'eventuale successiva inclusione di tali navi nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE o di proporre altre misure per ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte da tali navi. Tale riesame è corredato, se del caso, di una proposta legislativa di modifica del regolamento stesso.»;

21) l'articolo 23 è così modificato:

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

«2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 1° luglio 2015.

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 11, paragrafo 4, all'articolo 11 *bis*, paragrafo 4, e all'articolo 13, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 5 giugno 2023.

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del rispettivo periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 11, paragrafo 4, all'articolo 11 *bis*, paragrafo 4, all'articolo 13, paragrafo 6, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.»;

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 6, paragrafo 8, dell'articolo 7, paragrafo 5, dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 11 *bis*, paragrafo 4, dell'articolo 13, paragrafo 6, dell'articolo 15, paragrafo 5, o dell'articolo 16, paragrafo 3, 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.

Tuttavia, il primo comma, ultima frase, del presente paragrafo, non si applica agli atti delegati adottati entro il 1° ottobre 2023 ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, secondo comma, dell'articolo 6, paragrafo 8, secondo comma, o dell'articolo 11, paragrafo 4.».

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal 5 giugno 2023. Tuttavia, l'articolo 1, punto 5), lettera a), e punto 5), lettera b), del presente regolamento, per quanto riguarda l'articolo 3, lettere b), d) e m), del regolamento (UE) 2015/757, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo
La presidente
R. METSOLA

Per il Consiglio
Il presidente
J. ROSWALL

DIRETTIVE

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 recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato

(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 ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ ha istituito un sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra nell'Unione al fine di promuovere la riduzione di dette emissioni secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica. Le attività di trasporto aereo sono state incluse nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) dalla direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. L'Unione europea ha la competenza di estendere l'EU ETS a tutti i voli in partenza o in arrivo da un aerodromo situato in uno Stato membro.
- (2) La protezione dell'ambiente è una delle sfide più importanti che l'Unione e il resto del mondo devono affrontare. L'accordo di Parigi ⁽⁶⁾, 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 gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima, il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che contenere l'aumento della temperatura media mondiale a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali ridurrebbe in misura significativa i rischi e l'impatto dei cambiamenti climatici, e le parti si sono impegnate a rafforzare i loro obiettivi per il 2030 entro la fine del 2022 allo scopo di accelerare l'azione per il clima in questo decennio critico e colmare il divario in termini di ambizione rispetto all'obiettivo di 1,5 °C. Per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi tutti i settori dell'economia, compreso il trasporto aereo internazionale, devono contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 152.

⁽²⁾ GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

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

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra (GU L 8 del 13.1.2009, pag. 3).

⁽⁶⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (3) Il trasporto aereo genera dal 2 al 3 % delle emissioni globali di CO₂ e l'impatto climatico complessivo del trasporto aereo è almeno il doppio rispetto a quello associato al solo CO₂. Il trasporto aereo è, dopo il trasporto su strada, la seconda maggiore fonte di impatto climatico generato dai trasporti. Nel 2022 Eurocontrol prevedeva un aumento dell'attività del trasporto aereo europeo pari al 44 % entro il 2050, rispetto al 2019. La necessità di azioni volte a ridurre le emissioni di CO₂ sta diventando sempre più urgente, come afferma il gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico nelle sue ultime relazioni del 7 agosto 2021, dal titolo «Climate Change 2021: The Physical Science Basis» (Cambiamenti climatici 2021: basi fisico-scientifiche), del 28 febbraio 2022 dal titolo «Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability» (Cambiamenti climatici 2022: impatti, adattamento e vulnerabilità) e del 4 aprile 2022 dal titolo «Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change» (Cambiamenti climatici 2022: mitigazione dei cambiamenti climatici). Quest'ultima relazione individua nel trasporto aereo internazionale un settore in cui gli accordi settoriali hanno fissato obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici che non sono assolutamente sufficienti per conseguire l'obiettivo a lungo termine relativo alla temperatura previsto dall'accordo di Parigi. L'Unione dovrebbe pertanto affrontare tale urgente necessità di azione o intensificando i propri sforzi e affermandosi come leader internazionale nella lotta contro i cambiamenti climatici.
- (4) Il 27 giugno 2018, alla decima riunione della sua 214^a sessione, il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha adottato la prima edizione dell'allegato 16, volume IV, della convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago») - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), che istituisce le norme internazionali e le pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per CORSIA («SARP di CORSIA»). L'Unione e i suoi Stati membri stanno attuando il regime CORSIA sin dall'inizio della fase pilota 2021-2023 in conformità della decisione (UE) 2020/954 del Consiglio (7).
- (5) In linea con la decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio (8), gli Stati membri hanno notificato al segretariato dell'ICAO le differenze tra CORSIA e l'EU ETS. L'obiettivo era preservare l'acquis dell'Unione e le future prerogative politiche, nonché il livello di ambizione dell'Unione in materia di clima e il ruolo esclusivo del Parlamento europeo e del Consiglio nel decidere il contenuto del diritto dell'Unione. Dopo l'adozione della presente direttiva, è opportuno aggiornare la notifica al segretariato dell'ICAO delle differenze tra CORSIA e l'EU ETS mediante una seconda notifica delle differenze in linea con il diritto dell'Unione per tener conto delle modifiche apportate alla direttiva 2003/87/CE.
- (6) Le sfide di natura climatica e ambientale e gli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione della Commissione, dell'11 dicembre 2019, sul Green Deal europeo («Green Deal europeo»).
- (7) Nei contributi aggiornati determinati a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri, presentati al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre entro il 2030 le emissioni nette di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990. Il trasporto aereo dovrebbe contribuire a tali sforzi di riduzione delle emissioni.
- (8) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio (9), l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo di realizzare l'azzeramento delle emissioni nette al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un obiettivo climatico intermedio di riduzione vincolante all'interno dell'Unione per le emissioni nette di gas a effetto serra (le emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (9) Le modifiche introdotte dalla presente direttiva sono essenziali per garantire l'integrità dell'EU ETS e per orientarlo efficacemente affinché contribuisca, come strumento strategico, al conseguimento degli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, al più tardi, nonché dell'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come

(7) Decisione (UE) 2020/954 del Consiglio, del 25 giugno 2020, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) riguardo alla notifica della partecipazione volontaria al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) a decorrere dal 1° gennaio 2021 e dell'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023 (GU L 212 del 3.7.2020, pag. 14).

(8) Decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio, del 29 novembre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in merito alla prima edizione delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) (GU L 325 del 20.12.2018, pag. 25).

(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).

stabilito all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119. Tali modifiche mirano pertanto altresì ad attuare i contributi dell'Unione nell'ambito dell'accordo di Parigi per quanto riguarda il trasporto aereo. Pertanto, il quantitativo totale di quote per il trasporto aereo dovrebbe essere consolidato e soggetto al fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE.

- (10) Il trasporto aereo influisce sul clima anche attraverso emissioni diverse dal CO₂, quali gli ossidi di azoto (NO_x), il particolato carbonioso, le specie di zolfo ossidato, nonché gli effetti del vapore acqueo, come anche attraverso processi atmosferici causati da tali emissioni, ad esempio la formazione di ozono e di cirri creati dalle scie di condensazione. L'impatto climatico di tali emissioni diverse dal CO₂ dipende dal tipo di carburante e di motori utilizzato, dal luogo in cui le emissioni sono prodotte, in particolare l'altitudine di crociera dell'aeromobile e la sua posizione in termini di longitudine e latitudine, come anche l'ora in cui le emissioni sono prodotte e le condizioni atmosferiche presenti in quel momento. Sulla base della valutazione d'impatto della Commissione del 2006 sull'inclusione del settore del trasporto aereo nell'EU ETS, la direttiva 2008/101/CE ha riconosciuto che detto settore incide sul clima planetario attraverso il rilascio di emissioni diverse dal CO₂. L'articolo 30, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE, quale modificata dalla direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾, prevedeva che la Commissione presentasse un'analisi aggiornata degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ corredata, se del caso, di una proposta sul modo migliore per affrontare tali effetti, prima del 1° gennaio 2020. Per ottemperare a tale norma, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) ha svolto un'analisi aggiornata degli effetti del trasporto aereo sui cambiamenti climatici non legati alle emissioni di CO₂ e ha pubblicato il suo studio il 23 novembre 2020. I risultati di tale studio hanno confermato ciò che era stato precedentemente stimato, in particolare il fatto che gli impatti climatici non legati alle emissioni di CO₂ prodotti dalle attività di trasporto aereo sono nel complesso almeno tanto significativi quanto quelli legati al solo CO₂.
- (11) Dai risultati dello studio dell'AESA del 23 novembre 2020 emerge che gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂, in linea con il principio di precauzione, non possono più essere ignorati. Sono necessarie misure normative dell'Unione per ottenere riduzioni delle emissioni in linea con l'accordo di Parigi. Pertanto, la Commissione dovrebbe istituire un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂. Sulla base dei risultati di tale quadro, la Commissione dovrebbe presentare entro il 1° gennaio 2028 una relazione nonché, se del caso e sulla base di una valutazione d'impatto, una proposta legislativa contenente misure di mitigazione per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂, ampliando l'ambito di applicazione dell'EU ETS al fine di includere tali effetti.
- (12) Per realizzare l'obiettivo climatico divenuto più ambizioso sarà necessario destinare quante più risorse possibili alla transizione climatica, che dovrebbe anche essere una transizione giusta. Tutti i proventi derivanti dalla vendita all'asta che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione dovrebbero perciò essere utilizzati per finalità legate al clima.
- (13) Il quantitativo totale di quote per il trasporto aereo dovrebbe essere consolidato al livello dell'assegnazione ai voli per i quali devono essere restituite quote in conformità della direttiva 2003/87/CE. L'assegnazione per il 2024 dovrebbe basarsi sull'assegnazione totale agli operatori aerei attivi nel 2023, ridotta del fattore di riduzione lineare stabilito da tale direttiva. Il livello dell'assegnazione dovrebbe essere aumentato per tenere conto delle rotte che non erano contemplate dall'EU ETS nel 2023 ma che lo saranno a partire dal 2024.
- (14) Un aumento della quota delle vendite all'asta a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbe costituire la regola per l'assegnazione delle quote nel settore del trasporto aereo, tenendo conto della capacità del settore di trasferire l'aumento del costo del CO₂. Occorre procedere all'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita nel 2024 e nel 2025 nonché alla vendita all'asta integrale a partire dal 2026.
- (15) La direttiva 2003/87/CE dovrebbe contribuire a incentivare la decarbonizzazione del trasporto aereo commerciale. La transizione dall'uso di combustibili fossili contribuirebbe al conseguimento di tale decarbonizzazione. Tuttavia, considerati l'elevato livello di concorrenza tra gli operatori aerei, lo sviluppo del mercato dell'Unione per i carburanti sostenibili per il trasporto aereo e il notevole differenziale di prezzo tra il cherosene fossile e i carburanti sostenibili per il trasporto aereo, tale transizione dovrebbe essere sostenuta incentivando coloro che agiscono per primi. Pertanto è opportuno riservare, per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, 20 milioni di quote da assegnare per coprire parte del differenziale di prezzo rimanente tra il cherosene fossile e i carburanti per il trasporto aereo ammissibili per i singoli operatori aerei. Tali quote dovrebbero provenire dalla riserva delle quote totali disponibili per il trasporto aereo ed essere assegnate in modo non discriminatorio solo per i voli soggetti all'obbligo di restituzione di cui alla direttiva 2003/87/CE. A seguito di una valutazione del funzionamento di tale riserva, la Commissione potrebbe decidere di presentare una proposta legislativa per l'assegnazione di un quantitativo limitato e circoscritto nel tempo di quote di emissioni, che dovrebbe durare solo fino al 31 dicembre 2034.

⁽¹⁰⁾ Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3).

- (16) I voli commerciali supersonici hanno cessato di essere disponibili, tra l'altro, a causa dei danni ambientali sproporzionatamente elevati da essi provocati. Tuttavia, le tendenze attuali mostrano un'intensa ricerca orientata alla reintroduzione del trasporto aereo supersonico. La correlazione positiva tra la velocità di volo e il livello delle emissioni dovute al consumo di carburante giustifica la differenza di trattamento tra voli subsonici e supersonici. È pertanto opportuno escludere eventuali futuri voli supersonici dal sostegno fornito ai sensi della presente direttiva ai combustibili non fossili.
- (17) La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere modificata anche per quanto riguarda le unità accettabili a fini di conformità, onde tenere conto dei criteri di ammissibilità delle unità di emissione nell'ambito del regime CORSIA adottati nel marzo 2019 dal Consiglio dell'ICAO nella sua 216ª sessione, quale elemento essenziale di CORSIA. Gli operatori aerei con sede nell'Unione dovrebbero poter utilizzare le unità a fini di conformità a CORSIA per i voli da, verso o tra i paesi terzi che si ritiene partecipino a CORSIA. Per garantire che nell'Unione CORSIA sia attuato in modo da incentivarne l'adesione e sostenere gli obiettivi dell'accordo di Parigi, le unità a fini di conformità dovrebbero avere origine in Stati che sono parti dell'accordo di Parigi e che partecipano a CORSIA, e non dovrebbero essere conteggiate due volte.
- (18) Al fine di garantire condizioni uniformi d'uso delle unità in conformità della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare un elenco di unità sulla base di quelle che sono state ritenute accettabili dal Consiglio dell'ICAO a fini di conformità a CORSIA e che soddisfano le condizioni di ammissibilità di cui alla presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹¹⁾.
- (19) Al fine di garantire condizioni uniformi per le disposizioni necessarie per l'autorizzazione in capo alle parti partecipanti, per adeguare tempestivamente la comunicazione delle emissioni di origine antropica suddivise per fonti e assorbimenti per pozzi, coperti dai contributi determinati a livello nazionale delle parti partecipanti, nonché evitare il doppio conteggio e un aumento netto delle emissioni globali, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire disposizioni dettagliate a tali fini. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi di calcolo degli obblighi di compensazione per CORSIA per gli operatori aerei con sede nell'Unione, è opportuno attribuire alla Commissione le corrispondenti competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (21) Poiché l'attuazione di CORSIA e la garanzia del suo rispetto da parte dagli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione sono di competenza esclusiva del paese di origine di tali operatori aerei, gli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione non dovrebbero essere tenuti a cancellare le unità a fini di conformità a CORSIA ai sensi della presente direttiva.
- (22) Poiché l'attuazione di CORSIA e la garanzia del suo rispetto da parte dagli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione sono di competenza esclusiva del paese di origine di tali operatori aerei, qualora un operatore aereo con sede al di fuori dell'Unione generi emissioni significative dovute a voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) o in partenza da un aerodromo situato nel SEE verso un aerodromo situato in Svizzera o nel Regno Unito, lo Stato in cui ha sede tale operatore aereo può anche notificare le differenze riguardanti l'applicazione di CORSIA in relazione ai voli intraeuropei. La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere oggetto di un riesame alla luce degli sviluppi a tal riguardo.
- (23) Al fine di assicurare la parità di trattamento sulle rotte, i voli da e verso gli Stati che non attuano CORSIA ai fini del diritto dell'Unione, diversi dai voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE e in arrivo in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito, dovrebbero essere esentati dagli obblighi di restituzione delle quote o di cancellazione delle unità. Per incentivare la piena attuazione di CORSIA a partire dal 2027, l'esenzione in relazione alla restituzione delle quote dovrebbe applicarsi solo alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2026.

⁽¹¹⁾ 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).

- (24) L'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce che la politica dell'Unione in materia ambientale contribuisce a promuovere misure a livello internazionale volte a combattere i cambiamenti climatici e che, nell'ambito delle rispettive sfere di competenza, l'Unione e gli Stati membri collaborano con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali competenti. Tali obiettivi sono pertinenti anche per l'ICAO e per l'ulteriore sviluppo di CORSIA.
- (25) La trasparenza dei dati e l'accesso del pubblico alle informazioni sono essenziali per migliorare la responsabilità e l'applicabilità. Pertanto, la Commissione dovrebbe pubblicare, in modo facilmente fruibile, i dati sulle emissioni e le compensazioni degli operatori aerei, il che agevolerebbe la valutazione dell'impatto di CORSIA sulla riduzione globale delle emissioni di CO₂ e del suo ruolo nel raggiungimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi.
- (26) I voli da e per i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo, quali definiti dalle Nazioni Unite, che non attuano CORSIA ai fini del diritto dell'Unione, tranne gli Stati con PIL pro capite pari o superiore alla media dell'Unione, dovrebbero essere esentati sine die dagli obblighi di restituzione di quote o di cancellazione delle unità.
- (27) Al fine di garantire condizioni uniformi per esentare gli operatori aerei dagli obblighi di compensazione di cui alla presente direttiva per quanto riguarda le emissioni dei voli da e per gli Stati che attuano CORSIA in modo meno rigoroso nel proprio diritto interno o che non applicano CORSIA allo stesso modo a tutti gli operatori aerei a norma della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per esentare gli operatori aerei con sede nell'Unione dagli obblighi di compensazione afferenti alle emissioni dei voli in caso di distorsione significativa della concorrenza a danno degli operatori aerei con sede nell'Unione a causa di un minor rigore nell'attuare o far rispettare CORSIA nei paesi terzi. La distorsione della concorrenza potrebbe essere causata da un approccio meno rigoroso alle unità ammissibili o alle disposizioni in materia di doppio conteggio. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (28) Al fine di garantire condizioni uniformi per instaurare la parità di trattamento sulle rotte tra due Stati che applicano CORSIA, se tali Stati consentono agli operatori aerei di utilizzare unità diverse da quelle figuranti nell'elenco delle unità a fini di conformità adottato a norma di un atto di esecuzione ai sensi della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per consentire agli operatori aerei con sede in uno Stato membro di utilizzare tipi di unità supplementari rispetto a tale elenco delle unità a fini di conformità, o di non essere vincolati alle condizioni di ammissibilità delle unità introdotte dalla presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (29) La Commissione dovrebbe riferire in merito all'attuazione di CORSIA e del paniere di misure dell'ICAO volte a conseguire l'obiettivo globale indicativo a lungo termine di neutralità in termini di emissioni di carbonio nel settore del trasporto aereo internazionale, adottato dalla 41^a assemblea dell'ICAO il 7 ottobre 2022.
- (30) Per agevolare i lavori in sede di ICAO, in tre occasioni l'Unione ha adottato deroghe, limitate nel tempo, all'EU ETS in modo da limitare gli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nel SEE, garantendo il pari trattamento degli operatori aerei attivi sulla stessa rotta, indipendentemente dal luogo in cui sono stabiliti. La deroga più recente all'EU ETS, introdotta con il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾, ha limitato gli obblighi di conformità alle emissioni dei voli rilasciate all'interno del SEE fino al 2023, prevedendo la possibilità, in seguito al riesame contemplato stabilito da tale regolamento, di modificare l'ambito di applicazione del sistema per quanto riguarda le attività da e verso gli aerodromi situati al di fuori del SEE, a decorrere dal 1° gennaio 2024. Al fine di valutare l'esecuzione l'attuazione di CORSIA, la cui fase pilota è iniziata, e le sue modalità di applicazione pratica, è opportuno prorogare fino al 31 dicembre 2026 l'attuale deroga agli obblighi di restituzione previsti dall'EU ETS per i voli effettuati da operatori aerei su rotte non contemplati da CORSIA da e verso i paesi terzi interessati, per i quali gli obblighi di comunicazione e di restituzione dell'EU ETS si applicherebbero altrimenti entro il 31 marzo 2027 e il 30 settembre 2027. Tale deroga dovrebbe essere l'ultima deroga temporanea all'EU ETS. È opportuno effettuare un riesame di CORSIA entro il 1° luglio 2026. Se entro il 31 dicembre 2025 l'assemblea dell'ICAO non ha rafforzato CORSIA in linea con il suo obiettivo indicativo a lungo

⁽¹²⁾ Regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021 (GU L 350 del 29.12.2017, pag. 7).

termine, al fine di conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, o se gli Stati elencati nell'atto di esecuzione che deve essere adottato dalla Commissione, rappresentano meno del 70 % delle emissioni del trasporto aereo internazionale in base ai dati disponibili più recenti, la Commissione dovrebbe proporre, se del caso, che l'EU ETS si applichi alle emissioni dei voli in partenza a partire dal 2027 e che gli operatori aerei possano detrarre tutti i costi sostenuti con la compensazione nell'ambito di CORSIA su tali rotte, onde evitare la doppia imposizione. Parallelamente, se un paese terzo non applica il sistema CORSIA a partire dal 2027, l'EU ETS dovrebbe applicarsi alle emissioni dei voli in partenza da tale paese terzo.

- (31) Le informazioni sull'uso delle unità a fini di conformità agli obblighi di compensazione nell'ambito di CORSIA dovrebbero essere rese pubbliche con la stessa trasparenza con cui sono disponibili le informazioni sull'uso dei crediti internazionali ai sensi della direttiva 2003/87/CE fino al 2020, a norma dell'allegato XIV del regolamento (UE) n. 389/2013 della Commissione ⁽¹³⁾.
- (32) Il 7 ottobre 2022 e nel contesto della pandemia di COVID-19, la 41^a assemblea dell'ICAO ha deciso di modificare la precedente base di riferimento di CORSIA per il periodo dal 2024 al 2035, passando dalla media delle emissioni di CO₂ del 2019 e del 2020 all'85 % delle emissioni di CO₂ del 2019. La media di tutte le emissioni di CO₂ notificate nel periodo 2019 e nel 2020 è stata di 435 859 594 tonnellate. Nel 2019 le emissioni di CO₂ si sono attestate a 608 076 604 tonnellate e l'85 % di tale quantitativo equivale a 516 865 113 tonnellate. Tuttavia, la base di riferimento effettiva che l'ICAO usa per calcolare il fattore di crescita del settore è determinata utilizzando un sottoinsieme di emissioni di CO₂ che tiene conto solo delle emissioni sulle rotte soggette a obblighi di compensazione. Per il sottoinsieme di tutte le coppie di Stati soggette a obblighi di compensazione nel 2021, la media delle emissioni di CO₂ del 2019 e del 2020 non è stata pubblicata dall'ICAO ma è stimata a 245 milioni di tonnellate, mentre le emissioni di CO₂ del 2019 sono state pari a 341 380 188 tonnellate, il cui 85 % equivale a 290 173 160 tonnellate. Per tutte le coppie di Stati che dovrebbero essere soggette a obblighi di compensazione nel 2027, la media delle emissioni di CO₂ del periodo 2019 e del 2020 è stimata a circa 373 milioni di tonnellate, mentre l'85 % delle emissioni di CO₂ corrispondenti del 2019 è stimato a circa 439 milioni di tonnellate.
- (33) Al fine di garantire condizioni uniformi per stilare l'elenco degli Stati che si ritiene applichino CORSIA ai fini della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare e aggiornare l'elenco degli Stati diversi da quelli del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene partecipino a CORSIA ai fini del diritto dell'Unione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (34) La transizione verso la sostenibilità del settore del trasporto aereo deve tenere conto della dimensione sociale del settore e della sua competitività, onde garantire che questa tale transizione sia socialmente giusta e permetta ai lavoratori di accedere a una formazione, a una riqualificazione e a un aggiornamento delle competenze. La Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva e le sue ripercussioni sociali nel settore del trasporto aereo.
- (35) I voli con tratte pari o inferiori a 1 000 chilometri rappresentano dal 6 al 9 % delle emissioni totali di CO₂ del trasporto aereo. La Commissione dovrebbe presentare una relazione sulle misure volte a promuovere un trasferimento modale verso modi di trasporto alternativi e più sostenibili, in attesa di innovazioni tecnologiche e della disponibilità di aeromobili e carburanti per il trasporto aereo a zero emissioni.
- (36) Sebbene l'EU ETS si applichi ai voli sin dal 2012, il pacchetto «Pronti per il 55 %» comprende misure supplementari che, insieme all'EU ETS, potrebbero avere un impatto cumulativo sul settore. Al fine di salvaguardare la connettività aerea per i voli che servono regioni insulari o piccoli aeroporti, il meccanismo della presente direttiva, volto a colmare il differenziale di prezzo rimanente tra i combustibili fossili e le alternative agli stessi, dovrebbe limitare gli impatti negativi sulla connettività aerea e attenuare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Entro il 2026 la Commissione dovrebbe riferire in merito ai possibili effetti sulla connettività aerea.
- (37) Il fattore di emissione di kerosene per aeromobili (JET A1 o JET A) nell'ambito dell'EU ETS dovrebbe essere allineato al fattore di emissione per tale carburante stabilito nelle SARP di CORSIA. L'aumento del fattore di emissione di kerosene per aeromobili non dovrebbe comportare alcuna modifica dei livelli di assegnazione, in quanto le assegnazioni gratuite al trasporto aereo sono gradualmente eliminate a norma della presente direttiva a favore della vendita all'asta per ottenere maggiori riduzioni delle emissioni.

⁽¹³⁾ Regolamento (UE) n. 389/2013 della Commissione, del 2 maggio 2013, che istituisce un registro dell'Unione conformemente alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alle decisioni n. 280/2004/CE e n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti (UE) n. 920/2010 e (UE) n. 1193/2011 della Commissione (GU L 122 del 3.5.2013, pag. 1).

- (38) I carburanti rinnovabili di origine non biologica che utilizzano idrogeno da fonti rinnovabili, conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾, dovrebbero essere considerati a zero emissioni per gli operatori aerei che li utilizzano fino a quando non siano stabilite norme dettagliate per una contabilizzazione adeguata ai sensi della presente direttiva.
- (39) Al fine di definire norme dettagliate per il calcolo annuale della differenza di costo tra il cherosene fossile e i carburanti ammissibili conformemente ad un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile, per l'assegnazione di quote per l'uso di tali carburanti ammissibili, e per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra risparmiate a seguito dell'uso di tali carburanti ammissibili, nonché per definire disposizioni per tenere conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE. È opportuno altresì delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE, al fine di stabilire le modalità precise per la messa all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote del trasporto aereo, ivi comprese le modalità precise della vendita all'asta necessarie per il trasferimento al bilancio generale dell'Unione di una percentuale dei proventi di tali aste come risorse proprie. 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 ⁽¹⁵⁾. 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.
- (40) È opportuno considerare con particolare attenzione la promozione dell'accessibilità per le regioni ultraperiferiche dell'Unione. Si dovrebbe pertanto prevedere, fino al 31 dicembre 2030, una deroga temporanea all'EU ETS per le emissioni dei voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro al di fuori di tale regione ultraperiferica, al fine di rispondere alle principali esigenze dei residenti in termini di occupazione, istruzione e altre opportunità. Per le stesse ragioni, tale deroga dovrebbe riguardare i voli tra aerodromi situati entrambi nella stessa regione ultraperiferica o in diverse regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro.
- (41) La decisione (UE) 2023/136 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾ si applica alla notifica che gli Stati membri devono effettuare agli operatori aerei entro il 30 novembre 2023 ai sensi della direttiva 2003/87/CE, a condizione che il fattore di crescita del settore per le emissioni del 2022, che sarà pubblicato dall'ICAO, sia pari a zero.
- (42) Per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo e favorire la competitività dell'industria europea è importante adottare un approccio globale all'innovazione. Ciò è particolarmente importante per settori difficili da decarbonizzare, come il trasporto aereo e marittimo, in cui occorre combinare miglioramenti operativi, combustibili alternativi climaticamente neutri e soluzioni tecnologiche. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino le innovazioni e siano tecnologicamente neutre. A livello dell'Unione, i necessari sforzi di ricerca e innovazione sono sostenuti, tra l'altro, attraverso il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa, che include finanziamenti importanti e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'EU ETS.
- (43) Il Fondo per l'innovazione istituito dalla direttiva 2003/87/CE sostiene la ricerca, lo sviluppo e la diffusione di soluzioni di decarbonizzazione, comprese le tecnologie a zero emissioni, e riduce l'impatto climatico e ambientale del settore del trasporto aereo. Sostiene inoltre l'elettrificazione e le misure volte a ridurre l'impatto globale del trasporto aereo.

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽¹⁶⁾ Decisione (UE) 2023/136 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 gennaio 2023 che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica agli operatori aerei basati nell'Unione della compensazione nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 19 del 20.1.2023, pag. 1).

- (44) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire garantire contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e attuare adeguatamente CORSIA nel diritto dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (45) È opportuno che gli Stati membri recepiscano la presente direttiva entro il 31 dicembre 2023 in considerazione della necessità di un'azione urgente azione per il clima e che tutti i settori contribuiscano alla riduzione delle emissioni in modo efficace in termini di costi.
- (46) La semplificazione delle procedure amministrative e il loro adeguamento alle migliori pratiche ridurrebbero al minimo gli oneri amministrativi.
- (47) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 3 è aggiunta la lettera seguente:

«v) "effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂", gli effetti sul clima del rilascio, durante la combustione di carburanti, di ossidi di azoto (NOx), particolato carbonioso, specie di zolfo ossidato, nonché gli effetti del vapore acqueo, comprese le scie di condensazione, da parte di un aeromobile che esercita una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I;»;

- 2) l'articolo 3 *quater* è così modificato:

- a) il paragrafo 2 è soppresso;
- b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«5. La Commissione determina il quantitativo totale di quote da assegnare agli operatori aerei per l'anno 2024 sulla base dell'assegnazione totale di quote agli operatori aerei che nel 2023 svolgevano attività di trasporto aereo elencate all'allegato I, ridotta del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, e pubblica tale quantitativo nonché il numero di quote che sarebbero state assegnate a titolo gratuito nel 2024 in base alle norme per l'assegnazione gratuita in vigore prima delle modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

6. Per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, un massimo di 20 milioni del quantitativo totale di quote di cui al paragrafo 5 è riservato agli operatori aerei commerciali, in modo trasparente, equo e non discriminatorio, per l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e di altri carburanti per l'aviazione che non derivano da combustibili fossili, di cui ad un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile da computare ai fini del raggiungimento della quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione che il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei presso gli aeroporti dell'Unione deve contenere ai sensi di tale regolamento, per i voli subsonici per i quali devono essere restituite delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della presente direttiva. Se il carburante ammissibile per l'aviazione non può essere fisicamente attribuito in un aeroporto a un volo specifico, le quote riservate ai sensi del presente comma sono disponibili per i carburanti ammissibili per l'aviazione caricati in tale aeroporto in proporzione alle emissioni prodotte dai voli dell'operatore aereo in partenza da tale aeroporto per i quali devono essere restituite delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della presente direttiva.

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'uso del cherosene fossile e l'uso 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 a norma di un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile. 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 70 % del differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e idrogeno da fonti energetiche rinnovabili e i biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (**), per i quali il 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;
- b) il 95 % del differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e i carburanti rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel trasporto aereo, per i quali il 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) il 100 % della differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e 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 km² e prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma, negli aeroporti di dimensioni insufficienti per essere definiti aeroporti dell'Unione conformemente ad un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile e negli aeroporti situati in una regione ultraperiferica;
- d) in casi diversi da quelli di cui alle lettere a), b) e c), il 50 % del differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e qualsiasi carburante ammissibile per l'aviazione non derivato da combustibili fossili di cui al primo comma del presente paragrafo.

L'assegnazione di quote ai sensi del presente paragrafo può tenere conto di un eventuale sostegno da parte di altri regimi a livello nazionale.

Su base annua, gli operatori aerei commerciali possono chiedere un'assegnazione di quote sulla base della quantità di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione di cui al presente paragrafo usati su voli per i quali devono essere restituite delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2030, esclusi i voli per i quali tale requisito è considerato soddisfatto a norma dell'articolo 28 bis, paragrafo 1. Se, per un dato anno la domanda di quote per l'uso di tali carburanti 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.

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, per l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti di cui al primo comma del presente paragrafo e per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra risparmiate in seguito all'uso dei carburanti 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.

Entro il 1° gennaio 2028, la Commissione effettua una valutazione dell'applicazione del presente paragrafo e presenta tempestivamente i risultati di tale valutazione in una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La relazione può, se del caso, essere accompagnata da una proposta legislativa volta ad assegnare un quantitativo limitato e circoscritto nel tempo di quote fino al 31 dicembre 2034 per incentivare ulteriormente l'uso di carburanti di cui al primo comma del presente paragrafo, in particolare l'uso di carburanti rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel trasporto aereo, per i quali il 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 1° gennaio 2028 la Commissione valuta l'applicazione del presente paragrafo nella relazione che è tenuta a presentare a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

7. Per quanto riguarda i voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE che arrivano in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito e che non rientravano nell'EU ETS nel 2023, il quantitativo totale di quote da assegnare agli operatori aerei, ridotto del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, deve essere aumentato dei livelli di assegnazione, comprese l'assegnazione gratuita e la vendita all'asta, che sarebbero risultati se i voli fossero rientrati nell'EU ETS in quell'anno.

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 2030 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.

(*) 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).

(**) 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).»;

3) l'articolo 3 *quinquies* così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Negli anni 2024 e 2025 è messo all'asta il 15 % delle quote di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafi 5, e 7, nonché il 25 % nel 2024 e il 50 % nel 2025, rispettivamente, del restante 85 % di tali quote che sarebbe stato assegnato gratuitamente, eccetto il quantitativo di quote di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 6, e all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8, quarto comma. Il resto delle quote per tali anni è assegnato gratuitamente.

A decorrere dal 1° gennaio 2026 è messa all'asta l'intero quantitativo di quote che sarebbe stata assegnato gratuitamente in detto anno, eccetto il quantitativo di quote di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 6, e all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8, quarto comma.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 *bis*. Le quote assegnate a titolo gratuito sono assegnate agli operatori aerei in proporzione alle rispettive percentuali di emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per il 2023. Tale calcolo tiene conto anche delle emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per i voli che rientrano nell'EU ETS solo a decorrere dal 1° gennaio 2024. Entro il 30 giugno dell'anno pertinente, le autorità competenti rilasciano le quote assegnate a titolo gratuito per tale anno.»;

c) il paragrafo 2 è soppresso,

d) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo alle modalità precise per la messa all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote del trasporto aereo conformemente ai paragrafi 1 e 1 *bis* del presente articolo, ivi comprese le modalità precise della vendita all'asta necessarie per il trasferimento al bilancio generale dell'Unione di una percentuale dei proventi di tali aste come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Il quantitativo di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta in ciascun periodo è proporzionale alla percentuale a esso imputabile delle emissioni complessive attribuite al trasporto aereo di tutti gli Stati membri per l'anno di riferimento, comunicate conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, e verificate a norma dell'articolo 15. Per ciascun periodo di cui all'articolo 13, l'anno di riferimento è l'anno civile che si conclude 24 mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce l'asta. Gli atti delegati garantiscono che siano rispettati i principi stabiliti all'articolo 10, paragrafo 4, primo comma.

4. Gli Stati membri determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al presente capo, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE e iscritti nel bilancio generale dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano i proventi della vendita all'asta di quote o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi in conformità dell'articolo 10, paragrafo 3, della presente direttiva.»

4) gli articoli 3 *sexies* e 3 *septies* sono soppressi;

5) l'articolo 11 *bis* è così modificato:

a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Fatti salvi i paragrafi 2 e 3 del presente articolo, 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, possono utilizzare le seguenti unità per ottemperare ai loro obblighi di cancellazione delle unità per quanto riguarda il quantitativo notificato ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 6, come stabilito all'articolo 12, paragrafo 9:

a) i crediti che sono autorizzati dalle parti che partecipano al meccanismo istituito a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'accordo di Parigi;

b) i crediti che sono autorizzati dalle parti partecipanti ai programmi di rilascio di crediti e che sono stati considerati ammissibili dal Consiglio dell'ICAO quali definiti nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 8;

c) i crediti che sono autorizzati dalle parti degli accordi a norma del paragrafo 5;

d) i crediti rilasciati per progetti a livello dell'Unione a norma dell'articolo 24 *bis*.

2. Le unità di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), possono essere utilizzate se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) hanno origine in uno Stato che al momento dell'uso è parte dell'accordo di Parigi;

b) hanno origine in uno Stato elencato nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 *bis*, paragrafo 3, in quanto partecipante al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale dell'ICAO (CORSIA). Questa condizione non si applica alle emissioni rilasciate prima del 2027, né ai paesi meno sviluppati né ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, ad eccezione degli Stati il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione.

3. Le unità di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c), possono essere utilizzate se sono state introdotte disposizioni per l'autorizzazione in capo alle parti partecipanti, è adeguata tempestivamente la comunicazione delle emissioni di origine antropica suddivise per fonti e assorbimenti per pozzi, coperti dai contributi determinati a livello nazionale delle parti partecipanti, e sono evitati il doppio conteggio e un aumento netto delle emissioni globali.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono requisiti dettagliati per le disposizioni di cui al primo comma del presente paragrafo, che possono includere obblighi di comunicazione e registrazione, e per l'elenco degli Stati o dei programmi che applicano tali disposizioni. Tali disposizioni tengono conto della flessibilità accordata ai paesi meno sviluppati e ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo in conformità del paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2.»

b) il paragrafo 4 è soppresso;

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. La Commissione adotta atti di esecuzione che elencano le unità che sono state considerate ammissibili dal Consiglio dell'ICAO e che soddisfano le condizioni stabilite ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo. La Commissione adotta altresì atti di esecuzione al fine di aggiornare l'elenco secondo il caso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2.»

6) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 8 del presente articolo, gli Stati membri calcolano ogni anno gli obblighi di compensazione per l'anno civile precedente per quanto riguarda i voli da, verso e tra gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, e i voli tra la Svizzera o il Regno Unito e gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, ed entro il 30 novembre di ogni anno ne informano gli operatori aerei.

Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 8 del presente articolo, gli Stati membri calcolano inoltre gli obblighi di compensazione finali totali per un determinato periodo di conformità a CORSIA e, entro il 30 novembre dell'anno successivo all'ultimo anno del pertinente periodo di conformità a CORSIA, ne informano gli operatori aerei che soddisfano le condizioni stabilite al terzo comma del presente paragrafo.

Gli Stati membri informano del livello della compensazione gli operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

- a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro; e
- b) producono emissioni annue di CO₂ superiori a 10 000 tonnellate generate da aeroplani con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg che effettuano voli di cui all'allegato I, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro, a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Ai fini del primo comma, lettera b), non si tiene conto delle emissioni di CO₂ dei seguenti tipi di voli:

- i) voli di Stato;
- ii) voli umanitari;
- iii) voli per servizi medici;
- iv) voli militari;
- v) voli per attività antincendio;
- vi) voli che precedono o seguono un volo umanitario, per servizi medici o per attività antincendio, a condizione che tali voli siano stati effettuati con lo stesso aeromobile e siano stati necessari per lo svolgimento delle attività umanitarie, per servizi medici o antincendio corrispondenti o per il riposizionamento dell'aeromobile dopo tali attività in vista della sua attività successiva.»;

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«8. Il calcolo degli obblighi di compensazione di cui al paragrafo 6 del presente articolo ai fini di CORSIA è effettuato conformemente a una metodologia che la Commissione dovrà specificare per quanto riguarda i voli da, verso e tra gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, nonché i voli tra la Svizzera o il Regno Unito e gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3.

La Commissione adotta atti di esecuzione, che specificano la metodologia per il calcolo degli obblighi di compensazione per gli operatori aerei di cui al primo comma del presente paragrafo.

Tali atti di esecuzione specificano inoltre, in particolare, l'applicazione dei requisiti derivanti dalle pertinenti disposizioni della presente direttiva, in particolare gli articoli 3 *quater*, 11 *bis*, 12 e 25 *bis*, e, nella misura del possibile alla luce delle pertinenti disposizioni della presente direttiva, dalle norme internazionali e dalle pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per CORSIA ("SARP di CORSIA").

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 30 giugno 2024.

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 ed entro il 31 gennaio 2028 per le emissioni del periodo dal 2024 al 2026.»;

7) all'articolo 14 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«5. Gli operatori aerei comunicano una volta all'anno gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ che si verificano a decorrere dal 1° gennaio 2025. A tal fine, la Commissione adotta entro il 31 agosto 2024 un atto di esecuzione a norma del paragrafo 1, onde includere gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ nell'ambito di un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica. Tale quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica contiene, come minimo, i dati tridimensionali sulla traiettoria degli aeromobili disponibili, nonché l'umidità e la temperatura ambiente per consentire di produrre un CO₂ equivalente per volo. La Commissione garantisce, in funzione delle risorse disponibili, la disponibilità di strumenti per facilitare e, nella misura del possibile, automatizzare il quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi.

A decorrere dal 1° gennaio 2025 gli Stati membri provvedono affinché ciascun operatore aereo monitori e comunichi all'autorità competente, dopo la fine di ogni anno, gli effetti non legati alle emissioni di CO₂ di ciascun aeromobile che opera nel corso di ogni anno civile, conformemente agli atti di cui al paragrafo 1.

A decorrere dal 2026 la Commissione presenta annualmente, quale parte della relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, una relazione sui risultati dell'applicazione del quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica di cui al primo comma del presente paragrafo.

Entro il 31 dicembre 2027, sulla base dei risultati dell'applicazione del quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂, la Commissione presenta una relazione e, se del caso e solo dopo aver effettuato una valutazione d'impatto, una proposta legislativa per attenuare gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ ampliando l'ambito di applicazione dell'EU ETS affinché vi rientrino anche tali effetti del trasporto aereo.

6. La Commissione pubblica in modo facilmente fruibile almeno i seguenti dati annuali aggregati relativi alle emissioni delle attività del trasporto aereo comunicati agli Stati membri o trasmessi alla Commissione a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione (*) e dell'articolo 7 del regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione (**) al più tardi tre mesi dopo il rispettivo termine per la comunicazione:

a) per coppia di aerodromi all'interno del SEE:

- i) emissioni di tutti i voli;
- ii) numero totale di voli;
- iii) numero totale di passeggeri;
- iv) tipi di aeromobili;

b) per operatore aereo:

- i) i dati sulle emissioni dei voli all'interno del SEE, dei voli in partenza dal SEE, dei voli in arrivo nel SEE e dei voli tra due paesi terzi, disaggregati per coppia di Stati, e i dati sulle emissioni soggetti all'obbligo di cancellare le unità di emissione ammissibili nell'ambito di CORSIA;
- ii) l'importo degli obblighi di compensazione calcolato in conformità dell'articolo 12, paragrafo 8;
- iii) l'importo e il tipo di crediti a norma dell'articolo 11 *bis* utilizzati per conformarsi agli obblighi di compensazione dell'operatore aereo di cui al punto ii) della presente lettera;
- iv) il quantitativo e il tipo di combustibili utilizzati per i quali il fattore di emissione è pari a zero ai sensi della presente direttiva o che autorizzano l'operatore aereo a ricevere quote a norma dell'articolo 3 *quater*, paragrafo 6.

Per le lettere a) e b) del primo comma, in circostanze specifiche in cui opera su un numero assai limitato di coppie di aerodromi o su un numero assai limitato di coppie di Stati soggetti a obblighi di compensazione o su un numero assai limitato di coppie di Stati che non sono soggetti a obblighi di compensazione, l'operatore aereo può chiedere allo Stato membro di riferimento di non pubblicare tali dati a livello di operatore aereo, spiegando le ragioni per cui la divulgazione sarebbe considerata lesiva dei suoi interessi commerciali. Sulla base di tale richiesta, lo Stato membro di riferimento può chiedere alla Commissione di pubblicare tali dati a un livello di aggregazione più elevato. La Commissione decide in merito alla richiesta.

(*) 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).

(**) Regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione, del 18 luglio 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 250 del 30.9.2019, pag. 10).»;

8) l'articolo 18 *bis* è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Quando, nei primi due anni di ciascun periodo di cui all'articolo 13, nessuna delle emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo è attribuita al suo Stato membro di riferimento, l'operatore aereo è trasferito a un altro Stato membro di riferimento per il successivo periodo. Il nuovo Stato membro di riferimento è lo Stato membro per il quale sono state stimate le più elevate emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati dall'operatore aereo in questione nei primi due anni del periodo precedente.»;

b) al paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) a decorrere dal 2024, almeno ogni due anni, aggiorna l'elenco al fine di inserirvi gli operatori aerei che successivamente hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I; qualora un operatore aereo non abbia svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I nei quattro anni civili consecutivi precedenti l'aggiornamento dell'elenco, tale operatore aereo non è incluso nell'elenco.»;

9) l'articolo 25 *bis* è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'Unione e i suoi Stati membri proseguono la ricerca di accordi su misure globali per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo, in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/1119 e dell'accordo di Parigi. Alla luce di eventuali accordi in tal senso, la Commissione valuta se sia necessario modificare la presente direttiva per quanto attiene agli operatori aerei.»;

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«3. La Commissione adotta un atto di esecuzione recante l'elenco degli Stati diversi dai paesi del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene applichino CORSIA ai fini della presente direttiva, con l'anno 2019 come base di riferimento per il periodo dal 2021 al 2023, e con l'85 % delle emissioni del 2019 come base di riferimento a decorrere dal 2024. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 *bis*, paragrafo 2.

4. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote relative alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2026 dai voli da o verso gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo.

5. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote relative alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2026 dai voli tra il SEE e gli Stati non elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, diversi dai voli verso la Svizzera e verso il Regno Unito.

6. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote relative alle emissioni dei voli da e verso i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, diversi da quelli elencati nell'atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 3 del presente articolo e dagli Stati il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione.

7. Se accerta l'esistenza di una distorsione significativa della concorrenza, quale una distorsione causata dal fatto che i paesi terzi attuano CORSIA in modo meno rigoroso nel proprio diritto interno o non applicano CORSIA allo stesso modo a tutti gli operatori aerei, a danno degli operatori aerei titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, la Commissione adotta atti di esecuzione per esentare tali operatori aerei dagli obblighi di compensazione di cui all'articolo 12, paragrafo 9, per quanto riguarda le emissioni dei voli da e verso tali Stati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

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 due Stati che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, compresi i voli effettuati 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, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione che autorizzano tali operatori aerei a utilizzare tipi di unità supplementari rispetto a quelli nell'elenco o a non essere vincolati 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.»

10) gli articoli 28 bis 28 ter sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 28 bis

Deroghe applicabili in vista dell'attuazione obbligatoria della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato

1. In deroga all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 3, e all'articolo 16, gli Stati membri considerano ottemperati gli obblighi precisati in tali disposizioni e non adottano alcun provvedimento nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda:

- a) tutte le emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in Stati non appartenenti al SEE, ad eccezione dei voli verso aerodromi situati nel Regno Unito o in Svizzera, in ogni anno civile dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2026, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 ter;
- b) tutte le emissioni prodotte dai voli tra un aerodromo situato in una delle regioni ultraperiferiche ai sensi dell'articolo 349 TFUE e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2023, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 ter.

Ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14, le emissioni verificate prodotte da voli diversi da quelli di cui al primo comma del presente paragrafo sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo.

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 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2026 è ridotto in modo da corrispondere alla quantità di quote di emissioni a esso attribuita per il trasporto aereo dai voli ai quali non si applicano le deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.

3. In deroga all'articolo 3 *octies*, gli operatori aerei non sono tenuti a trasmettere piani di monitoraggio che stabiliscano le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni in relazione ai voli cui si applicano le deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.

4. In deroga agli articoli 3 *octies*, 12, 15 e 18 *bis*, quando un operatore aereo registra una quantità totale di emissioni annue inferiore a 25 000 tonnellate di CO₂, o quando un operatore aereo registra un numero totale di emissioni annue inferiore a 3 000 tonnellate di CO₂ prodotte da voli diversi da quelli di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono 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 provenienti dal 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.

5. Il paragrafo 1 del presente articolo si applica ai paesi con i quali è stato raggiunto un accordo ai sensi dell'articolo 25 o 25 *bis*, solo conformemente ai termini di tale accordo.

Articolo 28 ter

Relazioni e riesame della Commissione sull'attuazione della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato

1. Prima del 1° gennaio 2027 e successivamente ogni tre anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti nei negoziati in sede di ICAO al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni dal 2021, con particolare riferimento:

- a) agli strumenti pertinenti dell'ICAO, comprese le norme e le pratiche raccomandate, nonché ai progressi compiuti nell'attuazione di tutti gli elementi del paniere di misure dell'ICAO per il conseguimento dell'obiettivo globale indicativo a lungo termine adottato in occasione della 41^a assemblea dell'ICAO;
- b) alle raccomandazioni approvate dal Consiglio dell'ICAO pertinenti ai fini della misura mondiale basata sul mercato, comprese le eventuali modifiche alle basi di riferimento;
- c) alla creazione di un registro globale;
- d) alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni a decorrere dal 2021;
- e) al livello di partecipazione dei paesi terzi alla compensazione ai sensi di CORSIA, comprese le implicazioni delle loro riserve relativamente a tale partecipazione; e
- f) ad altri pertinenti sviluppi internazionali e strumenti applicabili, nonché ai progressi compiuti per ridurre l'impatto complessivo del trasporto aereo sui cambiamenti climatici.

In linea con il bilancio globale nel quadro dell'accordo di Parigi, la Commissione riferisce altresì in merito agli sforzi compiuti per conseguire l'obiettivo globale indicativo a lungo termine del settore del trasporto aereo di azzerare, entro il 2050, le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo, in base ai criteri di cui alle lettere da a) a f).

2. Entro il 1° luglio 2026 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. La Commissione pubblica tale relazione entro il 1° luglio 2026.

3. La relazione della Commissione di cui al paragrafo 2 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 2030 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. Una proposta che correda la relazione comprende, se del caso, l'applicazione dell'EU ETS ai voli in partenza da aerodromi situati in stati all'interno del SEE verso aerodromi situati al di fuori del SEE a partire dal gennaio 2027 e esclude i voli in arrivo da aerodromi situati al di fuori del SEE. Qualora dalla relazione di cui al paragrafo 2 risulti che:

- a) l'assemblea dell'ICAO non ha rafforzato entro il 31 dicembre 2025 CORSIA in linea con il suo obiettivo globale indicativo a lungo termine, al fine di conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi; oppure

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

La proposta che correda la relazione prevede inoltre, se del caso, la possibilità per gli operatori aerei di detrarre tutti i costi sostenuti dalla compensazione su tali rotte nell'ambito di CORSIA, onde evitare la doppia imposizione. Se le condizioni di cui al primo paragrafo, lettere a) e b), non sono soddisfatte, la proposta modifica la presente direttiva, se del caso, per continuare ad applicare l'EU ETS soltanto ai voli all'interno del SEE, ai voli diretti verso la Svizzera e il Regno Unito e ai voli verso Stati non elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3.

(*) 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).»;

- 11) all'articolo 30 è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. Nel 2026 la Commissione include nella relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, i seguenti elementi:

- a) una valutazione degli impatti ambientali e climatici dei voli inferiori a 1 000 km e l'esame delle opzioni per ridurre tali impatti, tra cui un esame dei modi alternativi di trasporto pubblico disponibili e un maggiore uso di carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) una valutazione degli impatti ambientali e climatici dei voli effettuati da operatori esentati a norma delle lettere h) o k) della voce "Trasporto aereo" nella colonna "Attività" della tabella dell'allegato I e l'esame delle opzioni per ridurre tali impatti;
- c) una valutazione degli impatti sociali della presente direttiva nel settore del trasporto aereo, anche per quanto riguarda la forza lavoro e i costi dei viaggi aerei; e
- d) una valutazione della connettività aerea delle isole e dei territori remoti, tenendo conto anche della competitività e della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, nonché degli impatti ambientali e climatici.

La relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, se del caso, è presa in considerazione anche ai fini della futura revisione della presente direttiva.»;

- 12) Gli allegati I e IV sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2023. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Articolo 4***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

J. ROSWALL

ALLEGATO

- 1) Nella colonna «Attività», nella tabella dell'allegato I della direttiva 2003/87/CE, la voce «Trasporto aereo» è così modificata:
 - a) dopo il primo comma è inserito il paragrafo seguente:

«Voli tra aerodromi situati in due Stati che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, e voli tra la Svizzera o il Regno Unito e gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, e, ai fini dell'articolo 12, paragrafi 6 e 8, e dell'articolo 28 *quater*, qualsiasi altro volo tra aerodromi situati in due diversi paesi terzi effettuati da operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

 - a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro; e
 - b) producono emissioni annue di CO₂ superiori a 10 000 tonnellate generate da aeroplani con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg che effettuano voli di cui al presente allegato, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro, a decorrere dal 1° gennaio 2021. Ai fini della presente lettera, non si tiene conto delle emissioni prodotte dai seguenti tipi di voli:
 - i) voli di Stato;
 - ii) voli umanitari;
 - iii) voli per servizi medici;
 - iv) voli militari;
 - v) voli per attività antincendio;
 - vi) voli che precedono o seguono un volo umanitario, per servizi medici o per attività antincendio, a condizione che tali voli siano stati effettuati con lo stesso aeromobile e siano stati necessari per lo svolgimento delle attività umanitarie, per servizi medici o antincendio corrispondenti o per il riposizionamento dell'aeromobile dopo tali attività in vista della sua attività successiva.»;
 - b) al punto i), la cifra «30 000» è sostituita dalla cifra «50 000».
 - 2) all'allegato IV, parte B, della direttiva 2003/87/CE, la sezione «Controllo delle emissioni di biossido di carbonio» è così modificata:
 - a) alla fine del quarto paragrafo è aggiunta la frase seguente:

«Al kerosene per aeromobili (JET A1 o JET A) si applica un fattore di emissione pari a 3,16 (t CO₂/t carburante).»;
 - b) dopo il quarto paragrafo è inserito il paragrafo seguente:

«Le emissioni da combustibili rinnovabili di origine non biologica che utilizzano idrogeno da fonti rinnovabili conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001 sono classificate a zero emissioni per gli operatori aerei che li utilizzano fino all'adozione dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della presente direttiva.».
-

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

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

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 175.

⁽²⁾ GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

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

⁽⁴⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

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

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

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3).

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

- (10) L'EU ETS dovrebbe incentivare la produzione degli impianti che riducono in parte o eliminano del tutto le emissioni di gas a effetto serra. La descrizione di alcune categorie di attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE dovrebbe pertanto essere modificata per garantire che gli impianti che svolgono un'attività elencata in tale allegato e che soddisfano la soglia di capacità relativa alla stessa attività, ma senza emettere gas a effetto serra, siano inclusi nell'ambito di applicazione dell'EU ETS e, di conseguenza, garantire che vi sia parità di trattamento degli impianti nei settori interessati. Inoltre, l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di un prodotto dovrebbe tenere conto, come principi guida, del potenziale di utilizzo circolare dei materiali e del fatto che il parametro dovrebbe essere indipendente dalla materia prima o dal tipo di processo produttivo, qualora i processi di produzione abbiano lo stesso scopo. È pertanto necessario modificare la definizione dei prodotti e dei processi e delle emissioni disciplinati da alcuni parametri di riferimento al fine di garantire parità di condizioni per gli impianti che utilizzano nuove tecnologie che riducono in parte o eliminano del tutto le emissioni di gas a effetto serra e gli impianti che utilizzano tecnologie esistenti. Nonostante tali principi guida, i parametri riveduti per il periodo 2026-2030 dovrebbero continuare a distinguere tra produzione primaria e secondaria di acciaio e alluminio. È inoltre necessario scindere l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per le raffinerie e per l'idrogeno in modo da tenere conto della rilevanza della produzione di idrogeno, incluso l'idrogeno verde, al di fuori del settore delle raffinerie.
- (11) A seguito della modifica delle definizioni dei prodotti, dei processi e delle emissioni disciplinati da alcuni parametri di riferimento, è necessario garantire che i produttori non ricevano una doppia compensazione per le stesse emissioni con l'assegnazione gratuita e la compensazione dei costi indiretti, e quindi adeguare di conseguenza le misure finanziarie per compensare i costi indiretti trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica.
- (12) La direttiva 96/61/CE del Consiglio ⁽⁸⁾ è stata abrogata dalla direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾. È opportuno aggiornare di conseguenza i riferimenti alla direttiva 96/61/CE di cui all'articolo 2 e all'allegato IV della direttiva 2003/87/CE. Data la necessità di ridurre tempestivamente le emissioni in tutti i settori dell'economia, gli Stati membri dovrebbero poter intervenire per ridurre le emissioni di gas a effetto serra che rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS anche mediante politiche diverse dalle limitazioni delle emissioni adottate a norma della direttiva 2010/75/UE.
- (13) Nella comunicazione del 12 maggio 2021 dal titolo «Un percorso verso un pianeta sano per tutti — Piano d'azione dell'UE: Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo», la Commissione invita a guidare l'Unione verso l'azzeramento dell'inquinamento entro il 2050, riducendo l'inquinamento dell'aria, delle acque dolci, dei mari e del suolo a livelli che non siano più considerati nocivi per la salute e gli ecosistemi naturali. Le misure previste dalla direttiva 2010/75/UE, in quanto principale strumento di regolamentazione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, nell'acqua e nel suolo, spesso consentiranno di ridurre anche le emissioni di gas a effetto serra. In linea con l'articolo 8 della direttiva 2003/87/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire il coordinamento tra le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni di cui alla direttiva 2003/87/CE e quelle della direttiva 2010/75/UE.
- (14) Dato che le nuove tecnologie innovative consentiranno spesso di ridurre le emissioni sia di gas a effetto serra che di inquinanti, è importante garantire sinergie tra le misure volte a ridurre le emissioni sia di gas a effetto serra che di inquinanti, in particolare la direttiva 2010/75/UE, e riesaminare la loro efficacia al riguardo.
- (15) La definizione degli impianti di produzione di energia elettrica è stata utilizzata per determinare il quantitativo massimo di quote assegnate a titolo gratuito all'industria nel periodo 2013-2020, ma ha comportato una differenza di trattamento tra gli impianti di cogenerazione e gli impianti industriali. Al fine di incentivare l'uso della cogenerazione ad alto rendimento e condizioni di parità per tutti gli impianti che beneficiano di quote gratuite per la produzione di calore e il teleriscaldamento, è opportuno sopprimere tutti i riferimenti agli impianti di produzione di elettricità contenuti nella direttiva 2003/87/CE. Inoltre, il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione ⁽¹⁰⁾ specifica i dettagli relativi alle condizioni di ammissibilità alle assegnazioni gratuite di tutti i processi industriali. Pertanto, le disposizioni in materia di cattura e stoccaggio del carbonio di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE sono diventate obsolete e dovrebbero essere soppresse.

⁽⁸⁾ Direttiva 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (GU L 257 del 10.10.1996, pag. 26).

⁽⁹⁾ Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).

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

- (16) I gas a effetto serra che non sono rilasciati direttamente nell'atmosfera dovrebbero essere considerati emissioni nell'ambito dell'EU ETS e per tali emissioni dovrebbero essere restituite quote, a meno che non siano depositate in un sito di stoccaggio a norma della direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ o siano legate chimicamente in modo permanente a un prodotto e pertanto non entrino nell'atmosfera in condizioni d'uso normali e non entrino nell'atmosfera in attività normali che si svolgono dopo la fine del ciclo di vita del prodotto. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati che specifichino le condizioni secondo le quali i gas a effetto serra devono essere considerati legati chimicamente in modo permanente a un prodotto in modo da non entrare nell'atmosfera in condizioni d'uso normali e da non entrare nell'atmosfera nelle normali attività dopo la fine del ciclo di vita del prodotto, anche per quanto riguarda l'ottenimento di un certificato di rimozione del carbonio, se del caso, alla luce degli sviluppi normativi a tale riguardo. L'attività normale dopo la fine del ciclo di vita del prodotto dovrebbe essere intesa in senso lato, comprendendo tutte le attività che si svolgono dopo la fine del ciclo di vita del prodotto, compresi il riutilizzo, la rifabbricazione, il riciclaggio e lo smaltimento, come l'incenerimento e il collocamento in discarica.
- (17) Il trasporto marittimo internazionale, consistente in tratte tra porti sotto la giurisdizione di due diversi Stati membri o tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, è ad oggi l'unico mezzo di trasporto non incluso negli impegni assunti in passato dall'Unione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Dal 1990 le emissioni dei combustibili venduti nell'Unione per tratte che iniziano in uno Stato membro e terminano in un altro Stato membro o in un paese terzo sono aumentate di circa il 36 %. Queste emissioni rappresentano quasi il 90 % di tutte le emissioni dell'Unione generate dalla navigazione, in quanto le emissioni prodotte dai combustibili venduti nell'Unione per tratte in partenza e in arrivo nello stesso Stato membro sono diminuite del 26 % dal 1990. In uno scenario immutato, si prevede che le emissioni prodotte dalle attività di trasporto marittimo internazionale aumenteranno di circa il 14 % tra il 2015 e il 2030 e del 34 % tra il 2015 e il 2050. Se l'impatto delle attività di trasporto marittimo sui cambiamenti climatici aumentasse come previsto, ciò comprometterebbe seriamente le riduzioni realizzate da altri settori per lottare contro i cambiamenti climatici e quindi per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra a livello economico per il 2030, l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119, nonché dagli obiettivi dell'accordo di Parigi.
- (18) Nel 2013 la Commissione ha adottato una strategia per integrare progressivamente le emissioni del trasporto marittimo nella politica dell'Unione volta a ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Come primo passo di questa strategia, l'Unione ha istituito, nell'ambito del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, un sistema per monitorare, comunicare e verificare le emissioni generate dal trasporto marittimo, cui farà seguito la definizione di obiettivi di riduzione per il trasporto marittimo e l'applicazione di una misura basata sul mercato. In linea con l'impegno dei colegislatori espresso nella direttiva (UE) 2018/410, l'azione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) o dell'Unione dovrebbe iniziare a partire dal 2023, compresi i lavori preparatori per l'adozione e l'attuazione di una misura volta a garantire che il settore contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi, nonché un esame adeguato di tali questioni da parte di tutti i portatori di interessi.
- (19) Ai sensi della direttiva (UE) 2018/410 la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'ambito dell'IMO in vista dell'adozione di un ambizioso obiettivo di riduzione delle emissioni e di misure di accompagnamento al fine di garantire che il trasporto marittimo contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi. È opportuno incoraggiare gli sforzi in atto in seno all'IMO volti a limitare le emissioni marittime globali, compresa la rapida attuazione della strategia iniziale dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi, adottata nel 2018, che fa riferimento anche a possibili misure basate sul mercato per incentivare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale. Tuttavia, sebbene di recente vi siano stati sviluppi in seno all'IMO, essi finora non sono stati sufficienti per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Dato il carattere internazionale del trasporto marittimo, è importante che gli Stati membri e l'Unione, nell'ambito delle rispettive competenze, lavorino con i paesi terzi per intensificare ulteriormente gli sforzi diplomatici per rafforzare le misure globali e compiere progressi nello sviluppo di una misura mondiale basata sul mercato a livello dell'IMO.

⁽¹⁾ 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).

⁽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).

- (20) Le emissioni di biossido di carbonio (CO₂) generate dal trasporto marittimo rappresentano tra il 3 e il 4 % circa delle emissioni dell'Unione. Nel Green Deal europeo la Commissione ha espresso l'intenzione di adottare misure aggiuntive per lottare contro le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo mediante un pacchetto di misure che consentano all'Unione di raggiungere i suoi obiettivi di riduzione delle emissioni. In tale contesto, è opportuno modificare la direttiva 2003/87/CE per includere il trasporto marittimo nell'EU ETS al fine di garantire che tale settore dia il giusto contributo agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi, che all'articolo 4, paragrafo 4, afferma che i paesi sviluppati dovrebbero continuare a svolgere un ruolo guida, prefiggendosi obiettivi di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia, mentre i paesi in via di sviluppo sono incoraggiati ad assumere, con il passare del tempo, obiettivi di riduzione o limitazione delle emissioni in tutti i settori dell'economia. Le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale al di fuori dell'Europa avrebbero dovuto essere limitate da un meccanismo mondiale basato sul mercato a partire da gennaio 2021, non esiste ancora nessuna iniziativa che limiti o stabilisca un prezzo per le emissioni del trasporto marittimo. È pertanto opportuno che l'EU ETS copra una parte delle emissioni generate dalle tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo, sapendo che quest'ultimo può adottare misure adeguate per quanto riguarda la parte rimanente delle emissioni.

L'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo dovrebbe includere la metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte in arrivo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, e la metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, tutte le emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e tutte le emissioni delle navi in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Questo approccio è stato riconosciuto come un modo pratico per risolvere la questione delle responsabilità comuni ma differenziate e delle capacità rispettive, un annoso problema in ambito UNFCCC. La copertura di una parte delle emissioni generate dalle tratte sia in entrata che in uscita tra l'Unione e i paesi terzi garantisce l'efficacia dell'EU ETS, in particolare aumentando l'impatto ambientale della misura rispetto a un ambito geografico limitato alle tratte interne dell'Unione e limitando nel contempo il rischio di scali elusivi e il rischio di delocalizzazione delle attività di trasbordo al di fuori dell'Unione. Per garantire un'agevole inclusione del settore nell'EU ETS, è opportuno aumentare gradualmente la restituzione delle quote da parte delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni verificate comunicate per gli anni 2024 e 2025.

Per tutelare l'integrità ambientale del sistema, ove sia restituito un numero di quote inferiore rispetto alle emissioni verificate per il trasporto marittimo nel corso di tale periodo, una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ogni anno, sarà opportuno cancellare un quantitativo di quote corrispondente alla differenza. A partire dal 2026 le società di navigazione dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate. Sebbene l'impatto climatico del trasporto marittimo sia dovuto principalmente alle sue emissioni di anidride carbonica, le emissioni diverse dalla CO₂ rappresentano una quota significativa delle emissioni delle navi. Secondo il quarto studio dell'IMO sui gas a effetto serra del 2020, le emissioni di metano sono aumentate in modo significativo nel periodo dal 2012 al 2018. È probabile che le emissioni di metano e protossido di azoto aumenteranno nel tempo, in particolare con lo sviluppo di navi alimentate a gas naturale liquefatto o altre fonti energetiche. L'inclusione delle emissioni di metano e protossido di azoto sarebbe vantaggiosa per l'integrità ambientale e per incentivare le buone prassi. Tali emissioni dovrebbero essere incluse in primo luogo nel regolamento (UE) 2015/757 a partire dal 2024 e nell'EU ETS a partire dal 2026.

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

- (22) L'EU ETS dovrebbe contribuire in modo significativo a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle attività marittime e ad aumentare l'efficienza in relazione a tali attività. L'uso dei proventi dell'EU ETS a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe comprendere, tra l'altro, la promozione di trasporti ecologici e di trasporti pubblici in tutti i settori.
- (23) Rinnovare le flotte di navi di classe ghiaccio e sviluppare tecnologie innovative che riducano le emissioni di tali navi richiederà tempo e sostegno finanziario. Attualmente, la progettazione di navi di classe ghiaccio, che consente loro di navigare in condizioni di ghiaccio, fa sì che tali navi consumino più combustibile e producano più emissioni rispetto alle navi di dimensioni simili progettate per navigare solo in mare aperto. Pertanto, nell'ambito della presente direttiva dovrebbe essere attuato un metodo, indipendente dalla bandiera battuta, che consenta una riduzione, fino al 31 dicembre 2030, delle quote che devono essere restituite dalle società di navigazione sulla base della classe ghiaccio delle loro navi.
- (24) Le isole prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma dipendono in maggiore misura dal trasporto marittimo rispetto alle altre regioni e dipendono dai collegamenti marittimi per la connettività. Al fine di aiutare le isole con una popolazione ridotta a rimanere collegate in seguito all'inclusione delle attività di trasporto marittimo nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, è opportuno prevedere la possibilità per uno Stato membro di richiedere una deroga temporanea all'obbligo di restituzione ai sensi di tale direttiva per alcune attività di trasporto marittimo con isole di meno di 200 000 residenti permanenti.
- (25) Gli Stati membri dovrebbero poter chiedere che un contratto di servizio pubblico transnazionale o un obbligo di servizio pubblico transnazionale tra due Stati membri sia temporaneamente esentato da taluni obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE. Tale possibilità dovrebbe essere limitata ai collegamenti tra uno Stato membro senza frontiera terrestre con un altro Stato membro e lo Stato membro geograficamente più vicino, come il collegamento marittimo tra Cipro e la Grecia, che non esiste da oltre vent'anni. Tale deroga temporanea contribuirebbe a far fronte alla pressante necessità di fornire un servizio di interesse generale e di garantire la connettività nonché la coesione economica, sociale e territoriale.
- (26) Tenendo conto delle caratteristiche specifiche e dei vincoli permanenti delle regioni ultraperiferiche dell'Unione riconosciuti dall'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e data la loro grande dipendenza dal trasporto marittimo, è opportuno prestare particolare attenzione al mantenimento dell'accessibilità di tali regioni e di una connettività efficiente mediante il trasporto marittimo. È pertanto opportuno prevedere una deroga temporanea a determinati obblighi ai sensi della direttiva 2003/87/CE per le emissioni generate da attività di trasporto marittimo tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, compresi i porti situati nella stessa regione ultraperiferica e in un'altra regione ultraperiferica dello stesso Stato membro.
- (27) Le disposizioni della direttiva 2003/87/CE concernenti le attività di trasporto marittimo dovrebbero essere oggetto di riesame alla luce degli sviluppi internazionali e degli sforzi intrapresi per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, tra cui il secondo bilancio mondiale del 2028, e gli ulteriori bilanci mondiali che saranno realizzati ogni cinque anni e orienteranno i successivi NDC. Tali disposizioni dovrebbero inoltre essere rivedute in caso di adozione da parte dell'IMO di una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. A tal fine, la Commissione dovrebbe presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro 18 mesi dall'adozione di tale misura e prima che essa diventi operativa. In tale relazione la Commissione dovrebbe esaminare tale misura mondiale basata sul mercato per quanto riguarda la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi, la sua integrità ambientale complessiva, anche rispetto alle disposizioni della direttiva 2003/87/CE relative al trasporto marittimo, e qualsiasi questione relativa alla coerenza dell'EU ETS e di tale misura. In particolare, la Commissione dovrebbe tenere conto, nella sua relazione, del livello di partecipazione a tale misura mondiale basata sul mercato, della sua applicabilità, trasparenza, sanzioni in caso di non conformità, dei processi di partecipazione pubblica, del monitoraggio, della comunicazione e della verifica delle emissioni, dei registri e della responsabilità. Se del caso, la relazione dovrebbe essere corredata di una proposta legislativa intesa a modificare la direttiva 2003/87/CE in modo coerente con il traguardo dell'Unione in materia di clima per il 2030 e con l'obiettivo della neutralità climatica di cui al regolamento (UE) 2021/1119, e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia degli interventi climatici dell'Unione, al fine di garantire la coerenza tra l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato e dell'EU-ETS, evitando nel contempo doppi oneri significativi, e ricordando in tal modo la competenza dell'Unione a regolamentare la propria quota di emissioni prodotte dalle tratte internazionali, in linea con gli obblighi dell'accordo di Parigi.

- (28) Con l'aumento dei costi del trasporto marittimo risultante dall'estensione della direttiva 2003/87/CE alle attività di trasporto marittimo, in assenza di una misura mondiale basata sul mercato, sussiste un rischio di elusione. Gli scali «elusivi» in porti al di fuori dell'Unione e il trasferimento delle attività di trasbordo verso porti al di fuori dell'Unione non solo ridurrebbero i benefici ambientali dell'internalizzazione del costo delle emissioni generate da attività di trasporto marittimo, ma possono anche comportare emissioni aggiuntive a causa della distanza supplementare percorsa per eludere le prescrizioni della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno escludere dalla definizione di «porto di scalo» alcune soste in porti non dell'Unione. Tale esclusione dovrebbe essere rivolta ai porti situati nelle vicinanze dell'Unione, dove il rischio di elusione è maggiore. Un limite di 300 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro costituisce una risposta proporzionata a tale comportamento elusivo, che bilancia l'onere supplementare e il rischio di elusione. Inoltre, l'esclusione dalla definizione di porto di scalo dovrebbe applicarsi solo alle soste delle navi portacontainer in alcuni porti non dell'Unione, laddove il trasbordo di container rappresenta la maggior parte del traffico di container. Per tali spedizioni il rischio di elusione, in assenza di misure di mitigazione, consiste anche in uno spostamento della piattaforma portuale verso porti al di fuori dell'Unione, aggravando gli effetti dell'elusione. Per garantire la proporzionalità della misura e fare in modo che questa conduca alla parità di trattamento, è opportuno tenere conto delle misure in vigore nei paesi terzi che hanno un effetto equivalente a quelle della direttiva 2003/87/CE.
- (29) La Commissione dovrebbe riesaminare il funzionamento della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo alla luce dell'esperienza acquisita nella sua applicazione, anche individuando eventuali comportamenti elusivi al fine di prevenirli in una fase iniziale, e dovrebbe proporre successivamente misure per garantire l'efficacia di tale direttiva. Tali misure potrebbero includere maggiori obblighi di restituzione per le tratte in cui il rischio di elusione è più elevato, ad esempio da e verso un porto situato nelle vicinanze dell'Unione, in un paese terzo che non abbia adottato misure analoghe alla direttiva 2003/87/CE.
- (30) Le emissioni prodotte da navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate rappresentano meno del 15 % delle emissioni generate da navi, tenendo conto dell'ambito di applicazione della presente direttiva, ma sono prodotte da un gran numero di navi. Per motivi pratici di ordine amministrativo, l'inclusione nel sistema EU ETS delle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate sin dall'inizio dell'inclusione del trasporto marittimo è prematura, ma in futuro migliorerebbe l'efficacia del sistema EU ETS e ridurrebbe potenzialmente il comportamento elusivo con l'utilizzo di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate. Pertanto, non oltre il 31 dicembre 2026 la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamini la fattibilità e l'impatto economico, ambientale e sociale dell'inclusione nella direttiva 2003/87/CE delle emissioni delle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate, comprese le navi offshore.
- (31) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità all'EU ETS dovrebbe essere la società di navigazione, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave e che, così facendo, abbia accettato di accollarsi tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento. Questa definizione si basa sulla definizione di «società» di cui all'articolo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2015/757 ed è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'IMO.
- (32) Le emissioni di una nave dipendono, tra l'altro, dalle misure di efficienza energetica della nave stessa adottate dall'armatore, e dal combustibile, dal carico trasportato e dalla rotta e dalla velocità della nave, che possono essere sotto il controllo di un soggetto diverso dall'armatore. Le responsabilità per l'acquisto di carburante o per l'adozione di decisioni operative che incidono sulle emissioni di gas a effetto serra della nave possono essere assunte da un soggetto diverso dalla società di navigazione nell'ambito di un accordo contrattuale. Al momento della negoziazione del contratto, in particolare questi ultimi aspetti non sarebbero noti e pertanto le emissioni finali della nave disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE sarebbero incerte. Tuttavia, a meno che i costi del carbonio fossero trasferiti al soggetto responsabile dell'esercizio della nave, gli incentivi ad attuare misure operative per l'efficienza nell'uso del combustibile sarebbero limitati. Conformemente al principio «chi inquina paga» e al fine di incoraggiare l'adozione di misure di efficienza e di combustibili più puliti, la società di navigazione dovrebbe pertanto avere il diritto di chiedere, ai sensi del diritto nazionale, il rimborso dei costi derivanti dalla restituzione delle quote da parte del soggetto direttamente responsabile delle decisioni che incidono sulle emissioni di gas a effetto serra della nave.

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

- (33) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico delle società di navigazione, ognuna di esse dovrebbe essere sotto la responsabilità di uno Stato membro. La Commissione dovrebbe pubblicare un elenco iniziale delle società di navigazione che hanno svolto un'attività di trasporto marittimo che rientra nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, in cui si indichi specificatamente l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione. L'elenco dovrebbe essere aggiornato periodicamente e almeno ogni due anni per riattribuire le società di navigazione a un'autorità di riferimento diversa se necessario. Per le società di navigazione registrate in uno Stato membro, l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione dovrebbe essere lo Stato membro in questione. Per le società di navigazione registrate in un paese terzo, l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione dovrebbe essere lo Stato membro in cui la società di navigazione ha registrato il maggior numero stimato di scali nel corso delle tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE nei quattro anni di monitoraggio precedenti. Per le società di navigazione che sono registrate in un paese terzo e che non hanno effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE nei quattro anni di monitoraggio precedenti, l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione dovrebbe essere lo Stato membro nel quale una nave della società di navigazione ha iniziato o terminato la sua prima tratta rientrante nell'ambito di applicazione di tale direttiva. Ogni due anni la Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare, se del caso, un elenco delle società di navigazione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, specificando l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione. Al fine di garantire la parità di trattamento delle società di navigazione, gli Stati membri dovrebbero seguire norme armonizzate per l'amministrazione delle società di navigazione di cui sono responsabili, in conformità delle disposizioni dettagliate che saranno stabilite dalla Commissione.
- (34) Gli Stati membri dovrebbero garantire che le società di navigazione da essi amministrate rispettino le prescrizioni della direttiva 2003/87/CE. Qualora una società di navigazione non ottemperi a tali prescrizioni e le misure di esecuzione adottate dall'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione non abbiano garantito l'ottemperanza, gli Stati membri dovrebbero agire in maniera solidale. Come misura di ultima istanza, gli Stati membri, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, dovrebbero poter rifiutare l'ingresso alle navi sotto la responsabilità della società di navigazione in questione e lo Stato membro di cui la nave batte bandiera dovrebbe poter decidere il diniego delle spedizioni.
- (35) Le società di navigazione dovrebbero monitorare e comunicare i propri dati sulle emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo, aggregati a livello di società, conformemente alle norme stabilite nel regolamento (UE) 2015/757. Le relazioni concernenti i dati sulle emissioni aggregati a livello di società dovrebbero essere verificate conformemente alle norme stabilite in tale regolamento. Nell'effettuare la verifica a livello di società, il verificatore non dovrebbe verificare le relazioni sulle emissioni a livello di nave o le relazioni a livello di nave da presentare in caso di cambiamento di società, in quanto tali comunicazioni a livello di nave saranno già state verificate.
- (36) Sulla base dell'esperienza acquisita con compiti analoghi connessi alla protezione dell'ambiente, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (*European Maritime Safety Agency — EMSA*) o un'altra organizzazione competente dovrebbero, se del caso e conformemente al proprio mandato, assistere la Commissione e le autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione nell'attuazione della direttiva 2003/87/CE. Grazie alla sua esperienza nell'attuazione del regolamento (UE) 2015/757 e dei suoi strumenti informatici, l'EMSA dovrebbe assistere le autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo che

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

- (37) Parallelemente all'adozione della presente direttiva, il regolamento (UE) 2015/757 è in fase di modifica al fine di stabilire le norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica necessarie per estendere l'EU ETS alle attività di trasporto marittimo e prevedere il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori di tipi di navi.
- (38) Il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾ ha modificato l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE per consentire a tutti i gestori di utilizzare tutte le quote rilasciate. La disposizione che stabilisce che le autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra debbano prevedere un obbligo di restituzione di quote, a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), di tale direttiva, dovrebbe essere allineata di conseguenza.
- (39) Per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione per il 2030 occorrerà una riduzione delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS del 62 % rispetto al 2005. È necessario ridurre il quantitativo di quote dell'EU ETS a livello dell'Unione per creare l'indispensabile segnale di prezzo del carbonio a lungo termine e incentivare il conseguimento di tale livello di decarbonizzazione. Il quantitativo totale di quote dovrebbe essere ridotto nel 2024 e nel 2026 per essere maggiormente in linea con le emissioni effettive. Inoltre, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere aumentato nel 2024 e nel 2028, tenendo conto anche dell'inclusione delle emissioni generate dal trasporto marittimo. La traiettoria più marcata di riduzione del massimale risultante da tali modifiche porterà a livelli di riduzione delle emissioni cumulative significativamente superiori fino al 2030 rispetto a quanto sarebbe avvenuto a norma della direttiva (UE) 2018/410. Le cifre relative all'inclusione del trasporto marittimo dovrebbero essere calcolate sulla base delle emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo di cui all'articolo 3 *octies bis* della direttiva 2003/87/CE e comunicate nell'Unione e negli Stati dello Spazio economico europeo e dell'Associazione europea di libero scambio a norma del regolamento (UE) 2015/757 per il 2018 e il 2019 e dovrebbero essere adeguate, a partire dal 2021 fino al 2024, applicando il fattore di riduzione lineare per l'anno 2024. Il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere applicato nel 2024 all'aumento del quantitativo di quote a livello dell'Unione in quell'anno.
- (40) Per conseguire gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima occorreranno ingenti risorse pubbliche e private nell'Unione e negli Stati membri da destinare alla transizione climatica. Per integrare e rafforzare le spese significative connesse al clima iscritte nel bilancio dell'Unione, tutti i proventi delle aste che non siano attribuiti al bilancio dell'Unione sotto forma di risorse proprie, o il valore finanziario equivalente di tali proventi, dovrebbero essere utilizzati per scopi legati al clima, ad eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio. L'elenco degli scopi legati al clima di cui all'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere ampliato per includere ulteriori scopi con un impatto ambientale positivo. I proventi dovrebbero, ad esempio, essere utilizzati per far fronte all'impatto sociale per le famiglie a basso e medio reddito riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo e ridurre in modo mirato dazi e oneri per l'energia elettrica rinnovabile. Gli Stati membri dovrebbero riferire annualmente in merito all'uso dei proventi delle aste in conformità dell'articolo 19 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾, specificando, se del caso e nel modo opportuno, quali proventi sono utilizzati e quali azioni sono intraprese per attuare i loro piani nazionali integrati per l'energia e il clima e i loro piani territoriali per una transizione giusta.

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

⁽¹⁴⁾ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

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

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

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

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

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

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

- (52) Un approccio globale all'innovazione è essenziale per conseguire gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/1119. A livello dell'Unione, le attività di ricerca e innovazione necessarie sono sostenute, tra l'altro, dal programma Orizzonte Europa, che prevede finanziamenti significativi e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'EU ETS. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe ricercare sinergie con Orizzonte Europa e, se del caso, con altri programmi di finanziamento dell'Unione.
- (53) Il Fondo per l'innovazione dovrebbe sostenere tecniche, processi e tecnologie innovativi, compresa la loro applicazione su larga scala, in vista di una loro ampia diffusione in tutta l'Unione. Le innovazioni pionieristiche dovrebbero essere considerate prioritarie nella selezione dei progetti sostenuti mediante sovvenzioni.
- (54) L'ambito di applicazione del Fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere esteso per sostenere l'innovazione nelle tecnologie e nei processi a basse e zero emissioni di carbonio connessi al consumo di combustibili nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, ivi comprese forme di trasporto collettivo come i trasporti pubblici e i servizi effettuati con autobus. Inoltre, il Fondo per l'innovazione dovrebbe servire a sostenere gli investimenti volti a decarbonizzare il trasporto marittimo, compresi gli investimenti nell'efficienza energetica delle navi, dei porti e del trasporto marittimo a corto raggio, nell'elettificazione del settore, nei combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, negli investimenti nelle tecnologie di propulsione a zero emissioni, come le tecnologie eoliche, e nelle innovazioni relative alle navi di classe ghiaccio. Un'attenzione particolare dovrebbe essere prestata ai progetti innovativi che contribuiscono alla decarbonizzazione del settore marittimo e alla riduzione di tutti i suoi impatti climatici, comprese le emissioni di particolato carbonioso. A tale riguardo, la Commissione dovrebbe stabilire temi specifici negli inviti a presentare proposte del Fondo per l'innovazione. Tali inviti dovrebbero tenere conto della protezione della biodiversità, del rumore e dell'inquinamento idrico. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, dovrebbero essere ammissibili i progetti con un chiaro valore aggiunto per l'Unione.
- (55) A norma dell'articolo 9 del regolamento delegato (UE) 2019/1122 della Commissione ⁽¹⁸⁾, se gli operatori aerei non effettuano più voli coperti dall'EU ETS, ai loro conti è assegnato lo stato «escluso» e da tali conti non si possono più avviare procedure. Al fine di preservare l'integrità ambientale dell'EU-ETS, le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della cessazione delle loro operazioni dovrebbero essere utilizzate per coprire eventuali carenze nelle restituzioni da parte di tali operatori e le quote rimanenti dovrebbero essere utilizzate per accelerare la lotta contro i cambiamenti climatici integrandole nel Fondo per l'innovazione.
- (56) L'assistenza tecnica da parte della Commissione rivolta agli Stati membri che finora non hanno presentato alcun progetto o ne hanno presentati pochi contribuirebbe a conseguire un elevato numero di domande di finanziamento di progetti a titolo del Fondo per l'innovazione in tutti gli Stati membri. Tale assistenza dovrebbe sostenere, tra le altre, le attività volte a migliorare la qualità delle proposte di progetti situati negli Stati membri che non hanno presentato alcun progetto o ne hanno presentati pochi, ad esempio attraverso la condivisione di informazioni, insegnamenti tratti e migliori prassi, nonché a promuovere le attività dei punti di contatto nazionali. Altre misure che perseguono lo stesso obiettivo comprendono le misure per la sensibilizzazione in merito alle possibilità di finanziamento e per l'aumento della capacità di tali Stati membri di individuare e sostenere potenziali richiedenti di progetti. Dovrebbero essere promossi anche partenariati di progetto in tutti gli Stati membri e l'incontro tra i potenziali richiedenti, in particolare per i progetti su larga scala.
- (57) Al fine di migliorare il ruolo degli Stati membri nella governance del Fondo per l'innovazione e aumentare la trasparenza, la Commissione dovrebbe riferire al comitato sui cambiamenti climatici in merito all'attuazione del Fondo per l'innovazione, fornendo un'analisi dell'impatto previsto dei progetti selezionati per settore e per Stato membro. La Commissione dovrebbe inoltre presentare la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio e renderla pubblica. Previo accordo dei richiedenti, a seguito della chiusura dell'invito a presentare proposte la Commissione dovrebbe informare gli Stati membri delle domande di finanziamento di progetti nei rispettivi territori e fornire loro informazioni dettagliate su tali domande al fine di agevolare gli Stati membri nel coordinamento del sostegno ai progetti. La Commissione dovrebbe informare, inoltre, gli Stati membri in merito all'elenco dei progetti preselezionati prima della concessione del sostegno. Gli Stati membri dovrebbero garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino l'innovazione e siano tecnologicamente neutre, mentre la Commissione

⁽¹⁸⁾ Regolamento delegato (UE) 2019/1122 della Commissione, del 12 marzo 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il funzionamento del registro dell'Unione (GU L 177 del 2.7.2019, pag. 3).

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

- (58) Al fine di allinearsi alla natura globale del Green Deal europeo, il processo di selezione dei progetti sostenuti mediante sovvenzioni dovrebbe dare priorità ai progetti che affrontano impatti ambientali molteplici. Al fine di sostenere la replica e una più rapida penetrazione sul mercato delle tecnologie o delle soluzioni supportate, i progetti finanziati dal Fondo per l'innovazione dovrebbero condividere le conoscenze con altri progetti in materia nonché con i ricercatori con sede nell'Unione aventi un interesse legittimo.
- (59) I contratti per differenza (*contracts for difference* - CD), i contratti per differenza di carbonio (*carbon contracts for difference* - CCD) e i contratti a premio fisso sono elementi importanti per incentivare la riduzione delle emissioni nell'industria attraverso il potenziamento delle nuove tecnologie, in quanto offrono la possibilità di garantire agli investitori in tecnologie innovative rispettose del clima un prezzo che ricompensa le riduzioni delle emissioni di CO₂ in misura maggiore rispetto agli attuali livelli di prezzo del carbonio nell'EU ETS. Sarebbe opportuno ampliare la gamma delle misure che il Fondo per l'innovazione può finanziare in modo da sostenere i progetti attraverso procedure di gara competitive che determinano l'aggiudicazione di CD, CCD o contratti a premio fisso. Le procedure di gara competitive rappresenterebbero un meccanismo importante per sostenere lo sviluppo delle tecnologie di decarbonizzazione e ottimizzare l'uso delle risorse disponibili. Inoltre offrirebbero certezza agli investitori che investono in tali tecnologie. Al fine di ridurre al minimo eventuali potenziali passività per il bilancio dell'Unione, è opportuno garantire un'attenuazione dei rischi nella progettazione di CD e CCD e un'adeguata copertura da parte di un impegno di bilancio con una copertura completa almeno per i primi due cicli di CD e CCD con stanziamenti derivanti dai proventi della vendita all'asta delle quote assegnate a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

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

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

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

- (60) Il Fondo per l'innovazione è soggetto al regime generale di condizionalità per la protezione del bilancio dell'Unione istituito dal regolamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾.
- (61) Se l'attività di un impianto è temporaneamente sospesa, l'assegnazione gratuita è adeguata ai livelli di attività che devono obbligatoriamente essere comunicati annualmente. Le autorità competenti, inoltre, possono sospendere il rilascio di quote di emissioni agli impianti che hanno sospeso l'attività fintanto che non dispongono di prove che l'impianto riprenderà le attività. Pertanto, i gestori non dovrebbero più essere tenuti a dimostrare all'autorità competente che il loro impianto riprenderà la produzione entro un periodo di tempo determinato e ragionevole in caso di sospensione temporanea delle attività.
- (62) Le correzioni delle quote assegnate a titolo gratuito agli impianti fissi a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE possono richiedere la concessione di quote supplementari a titolo gratuito o il riassegnamento delle quote eccedentarie. Le quote accantonate per i nuovi entranti a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere utilizzate a tal fine.
- (63) Dal 2013 i produttori di energia elettrica sono obbligati ad acquistare tutte le quote di cui hanno bisogno per generare energia elettrica. Tuttavia, conformemente all'articolo 10 *quater* della direttiva 2003/87/CE, alcuni Stati membri hanno la possibilità di assegnare quote a titolo gratuito per un periodo transitorio ai fini della modernizzazione del settore energetico per il periodo dal 2021 al 2030. Tre Stati membri hanno scelto di avvalersi di questa opzione. Data la necessità di una rapida decarbonizzazione, in particolare nel settore dell'energia, gli Stati membri interessati dovrebbero poter fornire tale assegnazione gratuita transitoria solo per gli investimenti effettuati fino al 31 dicembre 2024. Essi dovrebbero poter aggiungere le quote rimanenti per il periodo dal 2021 al 2030 che non sono utilizzate per tali investimenti, nella proporzione da essi determinata, al quantitativo totale di quote che lo Stato membro interessato riceve per la vendita all'asta o utilizzarle per sostenere gli investimenti nel quadro del Fondo per la modernizzazione. Ad eccezione del termine per la notifica, le quote trasferite al Fondo per la modernizzazione dovrebbero essere soggette alle stesse norme in materia di investimenti applicabili alle quote già trasferite a norma dell'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. Al fine di garantire prevedibilità e trasparenza in merito al quantitativo di quote disponibili o per la vendita all'asta o per l'assegnazione gratuita per un periodo transitorio e in merito agli attivi gestiti dal Fondo per la modernizzazione, gli Stati membri dovrebbero informare la Commissione degli importi delle quote rimanenti da utilizzare rispettivamente per ogni finalità entro il 15 maggio 2024.
- (64) L'ambito di applicazione del Fondo per la modernizzazione dovrebbe essere allineato agli obiettivi climatici più recenti dell'Unione, imponendo che gli investimenti siano coerenti con gli obiettivi del Green Deal europeo e del regolamento (UE) 2021/1119 ed eliminando il sostegno a qualsiasi investimento connesso alla produzione di energia basata su combustibili fossili, ad eccezione degli investimenti con entrate scaturite dalle quote trasferite volontariamente al Fondo per la modernizzazione a norma dell'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. Inoltre, il sostegno limitato a favore di tali investimenti dovrebbe continuare a essere possibile a determinate condizioni con le entrate provenienti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, di tale direttiva, in particolare se l'attività è considerata ecosostenibile ai sensi del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²¹⁾ e per quanto riguarda le quote messe all'asta fino al 2027. Per quest'ultima categoria di quote, peraltro, gli usi a valle di combustibili fossili non solidi non dovrebbero essere sostenuti con le entrate derivanti dalle quote messe all'asta dopo il 2028. Inoltre, la percentuale del Fondo per la modernizzazione che deve essere destinata agli investimenti prioritari dovrebbe essere aumentata fino all'80 % per le quote del Fondo per la modernizzazione trasferite a norma dell'articolo 10 *quinquies*, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE e di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, di tale direttiva, e fino al 90 % per il quantitativo supplementare pari al 2,5 % dal quantitativo di quote a livello dell'Unione.

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

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

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

- (65) La direttiva (UE) 2018/410 ha introdotto disposizioni relative alla cancellazione, da parte degli Stati membri, delle quote dal loro volume d'asta in relazione alla chiusura di capacità di generazione di energia elettrica nel loro territorio. In considerazione della maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima e della conseguente accelerazione della decarbonizzazione del settore dell'energia elettrica, tale cancellazione è diventata sempre più pertinente. La Commissione dovrebbe pertanto valutare se l'uso della cancellazione da parte degli Stati membri possa essere agevolato modificando i pertinenti atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.
- (66) Gli adeguamenti relativi all'assegnazione gratuita introdotti nella direttiva (UE) 2018/410 e attuati dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione ⁽²²⁾ hanno migliorato l'efficienza e gli incentivi offerti dall'assegnazione gratuita, ma hanno aumentato l'onere amministrativo e hanno reso non operativa la data storica di rilascio dell'assegnazione gratuita del 28 febbraio. Al fine di tenere maggiormente conto degli adeguamenti relativi all'assegnazione gratuita, è opportuno apportare adeguamenti al ciclo di conformità. Il termine entro il quale le autorità competenti devono concedere l'assegnazione gratuita dovrebbe pertanto essere posticipato dal 28 febbraio al 30 giugno e il termine per la restituzione delle quote da parte dei gestori dovrebbe essere posticipato dal 30 aprile al 30 settembre.
- (67) Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione ⁽²³⁾ stabilisce norme sul monitoraggio delle emissioni generate dalla biomassa che sono coerenti con le norme sull'uso della biomassa stabilite nella legislazione dell'Unione in materia di energie rinnovabili. Poiché con le norme più recenti stabilite dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾ la legislazione sui criteri di sostenibilità per la biomassa è diventata più complessa, il conferimento di competenze di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere esplicitamente esteso all'adozione degli adeguamenti necessari per l'applicazione nell'EU ETS di criteri di sostenibilità concernenti la biomassa, compresi i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa. Inoltre, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti di esecuzione per precisare come si debba contabilizzare lo stoccaggio di emissioni provenienti da miscele di biomassa con un fattore di emissione zero e di biomassa il cui fattore di emissione non è pari a zero.
- (68) I combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica e i combustibili da carbonio riciclato possono essere importanti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra in settori difficili da decarbonizzare. Ove i combustibili da carbonio riciclato e i combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica siano prodotti a partire da CO₂ catturata nell'ambito di un'attività disciplinata dalla presente direttiva, le emissioni dovrebbero essere contabilizzate nell'ambito di tale attività. Per garantire che i combustibili rinnovabili di origine non biologica e i combustibili da carbonio riciclato contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra ed evitare doppi conteggi per i combustibili in questione, è opportuno estendere esplicitamente la delega di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE all'adozione da parte della Commissione di atti di esecuzione che stabiliscano gli adeguamenti necessari per stabilire in che modo si debba contabilizzare l'eventuale rilascio di CO₂, secondo modalità che garantiscano che tutte le emissioni siano conteggiate, anche quando tali combustibili sono prodotti dalla CO₂ catturata al di fuori dell'Unione, evitando nel contempo il doppio conteggio e garantendo che siano predisposti incentivi adeguati per la cattura delle emissioni, tenendo conto anche del trattamento di tali combustibili a norma della direttiva (UE) 2018/2001.
- (69) Considerato che molto probabilmente la CO₂ potrà essere trasportata anche con mezzi diversi dalle condutture, ad esempio via nave e camion, l'attuale ambito di applicazione dell'allegato I della direttiva 2003/87/CE concernente il trasporto di gas a effetto serra a fini di stoccaggio dovrebbe essere esteso a tutti i mezzi di trasporto per ragioni di parità di trattamento e indipendentemente dal fatto che il mezzo di trasporto sia coperto dall'EU ETS. Ove le emissioni generate dal trasporto siano coperte anche da un'altra attività ai sensi della direttiva 2003/87/CE, le emissioni dovrebbero essere contabilizzate nell'ambito di tale altra attività per evitare doppi conteggi.

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ 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).

⁽²⁴⁾ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

- (70) L'esclusione dall'EU ETS degli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa ha portato a situazioni in cui gli impianti che bruciano una percentuale elevata di biomassa hanno realizzato profitti eccezionali, avendo ricevuto quote a titolo gratuito notevolmente superiori alle emissioni effettive. Per questa ragione, per la combustione della biomassa con un fattore di emissione pari a zero sarebbe opportuno introdurre un valore soglia al di sopra del quale gli impianti sono esclusi dall'EU ETS. L'introduzione di una soglia fornirebbe maggiore certezza in merito agli impianti che rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS e consentirebbe di distribuire in modo più uniforme le quote gratuite, in particolare ai settori maggiormente a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La soglia dovrebbe essere fissata a un livello del 95 % per bilanciare i vantaggi e gli svantaggi per gli impianti di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS. Pertanto, gli impianti che hanno mantenuto la capacità fisica di combustione di combustibili fossili non dovrebbero essere incentivati a tornare all'uso di tali combustibili. Una soglia del 95 % garantirebbe che, se un impianto utilizzasse combustibili fossili al fine di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS per beneficiare delle quote assegnate a titolo gratuito, i costi del carbonio connessi all'uso di tali combustibili fossili sarebbero sufficientemente elevati da fungere da disincentivo.

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

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

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

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

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

⁽²⁶⁾ Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra e recante modifica della direttiva 2003/87/CE (GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1).

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

- (78) I soggetti regolamentati nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori e il punto di regolamentazione dovrebbero essere definiti in linea con il sistema delle accise istituito dalla direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio ⁽²⁷⁾, con i necessari adeguamenti, visto che tale direttiva stabilisce già un solido sistema di controllo per tutti i quantitativi di combustibili immessi in consumo ai fini del pagamento delle accise. I consumatori finali di combustibili in tali settori non dovrebbero essere soggetti agli obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE.
- (79) I soggetti regolamentati che rientrano nell'ambito di applicazione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori dovrebbero essere soggetti a prescrizioni in materia di autorizzazione ad emettere gas a effetto serra analoghe a quelle vigenti per i gestori di impianti fissi. È necessario stabilire delle regole sulle domande di autorizzazione, le condizioni per il rilascio, il loro contenuto e riesame e qualsiasi modifica relativa al soggetto regolamentato. Affinché il nuovo sistema venga avviato in modo ordinato, gli Stati membri dovrebbero garantire che i soggetti regolamentati che rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dispongano di un'autorizzazione valida a partire dall'avvio del sistema nel 2025.
- (80) Il quantitativo totale di quote per il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dovrebbe seguire una traiettoria lineare per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2030, tenendo conto del contributo efficiente sotto il profilo dei costi dei settori dell'edilizia e del trasporto stradale alla riduzione delle emissioni del 43 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005 e degli ulteriori settori, pervenendo a un contributo combinato efficiente sotto il profilo dei costi alla riduzione delle emissioni del 42 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. Il quantitativo totale di quote dovrebbe essere stabilito per la prima volta nel 2027, seguendo una traiettoria che inizierà nel 2024 a partire dal valore dei limiti di emissione del 2024, calcolati conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁸⁾, sulla base delle emissioni di riferimento per i settori coperti per il 2005 e il periodo dal 2016 al 2018 come stabilito ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento. Di conseguenza, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere fissato al 5,10 %. A partire dal 2028 il quantitativo totale di quote dovrebbe essere stabilito sulla base della media delle emissioni medie comunicate per gli anni 2024, 2025 e 2026 e dovrebbe diminuire dello stesso tasso di riduzione annuale assoluto stabilito a partire dal 2024, che corrisponde a un fattore lineare di riduzione di 5,38 % rispetto al valore comparabile del 2025 della traiettoria in questione. Ove tali emissioni siano significativamente superiori a tale valore della traiettoria e tale divergenza non sia dovuta a piccole differenze nelle metodologie di misurazione delle emissioni, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere adattato per ottenere il livello di riduzione delle emissioni richiesto nel 2030.
- (81) La vendita all'asta delle quote è il metodo più semplice e più efficiente dal punto di vista economico per l'assegnazione delle quote di emissioni e consente anche di evitare profitti eccezionali. Sia il settore dell'edilizia che quello del trasporto stradale sono soggetti a pressioni concorrenziali relativamente ridotte o inesistenti dei paesi terzi e non sono esposti al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Pertanto, le quote per l'edilizia e il trasporto stradale dovrebbero essere assegnate solo mediante vendite all'asta, senza assegnazioni gratuite.
- (82) Al fine di garantire un avvio ordinato del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni e tenendo conto dell'esigenza dei soggetti regolamentati di aprire coperture o comprare in anticipo quote al fine di ridurre i loro rischi in materia di prezzi o liquidità, nella fase iniziale occorrerebbe vendere all'asta un quantitativo superiore di quote. Nel 2027 i volumi d'asta dovrebbero pertanto essere superiori del 30 % al quantitativo totale di quote per il 2027. Questo quantitativo sarebbe sufficiente a fornire liquidità, sia nel caso in cui le emissioni diminuiscano in linea con le riduzioni richieste, sia nel caso in cui tali riduzioni delle emissioni si concretizzino solo progressivamente. Le regole dettagliate per tale anticipazione dei volumi d'asta dovrebbero essere stabilite in un atto delegato relativo alle vendite all'asta, adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.

⁽²⁷⁾ Direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio, del 19 dicembre 2019, che stabilisce il regime generale delle accise (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 4).

⁽²⁸⁾ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

- (83) Le norme in materia di distribuzione delle quote d'asta sono particolarmente pertinenti per i proventi delle aste che andrebbero a beneficio degli Stati membri, soprattutto vista la necessità di rafforzare la capacità degli Stati membri di far fronte agli impatti sociali di un segnale del prezzo del carbonio nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale. Nonostante i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori abbiano caratteristiche molto diverse, è opportuno stabilire una regola comune di distribuzione simile a quella applicabile agli impianti fissi. La maggior parte delle quote dovrebbe essere ripartita tra tutti gli Stati membri sulla base della distribuzione media delle emissioni nel trasporto stradale, negli edifici commerciali e istituzionali e negli edifici residenziali, nel periodo dal 2016 al 2018.
- (84) L'introduzione del prezzo del carbonio nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbe essere accompagnata da un'effettiva compensazione sociale, in particolare in considerazione dei livelli di povertà energetica esistenti. Circa 34 milioni di europei, quasi il 6,9 % della popolazione dell'Unione, hanno dichiarato, in un'indagine condotta nel 2021 a livello dell'Unione, di non poter permettersi di scaldare sufficientemente la propria abitazione. Per ottenere una compensazione sociale e distributiva efficace, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a spendere i proventi delle aste per lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori per scopi connessi al clima e all'energia già precisati per il sistema per lo scambio di quote di emissioni esistente, dando priorità alle attività che possono contribuire ad affrontare gli aspetti sociali dello scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, o per le misure aggiunte specificamente per affrontare le problematiche legate a tali settori, comprese le misure strategiche collegate di cui alla direttiva 2012/27/UE.

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

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

- (85) Le comunicazioni sull'uso dei proventi delle aste dovrebbero essere allineate alle modalità di comunicazione stabilite dal regolamento (UE) 2018/1999.
- (86) I soggetti regolamentati che partecipano al nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dovrebbero restituire, per le loro emissioni verificate, quote corrispondenti alle quantità di combustibili che hanno immesso in consumo. A partire dal 2027 dovrebbero cominciare a restituire le quote per le loro emissioni verificate. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno che una serie di norme applicabili al sistema esistente per lo scambio di quote di emissioni per gli impianti fissi e il trasporto aereo siano rese applicabili al nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni per l'edilizia, il trasporto stradale e ulteriori settori, con gli adeguamenti necessari. Sono comprese in particolare le regole sul trasferimento, la restituzione e la cancellazione delle quote, nonché le norme sulla validità delle quote, le sanzioni, le autorità competenti e gli obblighi di comunicazione degli Stati membri.

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

- (87) Alcuni Stati membri dispongono già di imposte nazionali sul carbonio che si applicano all'edilizia, al trasporto stradale e ad ulteriori settori contemplati dall'allegato III della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno introdurre una deroga temporanea fino alla fine del 2030. Per garantire il conseguimento degli obiettivi della direttiva 2003/87/CE e la coerenza del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni, l'opzione di applicare tale deroga dovrebbe essere disponibile solo se l'aliquota d'imposta nazionale è superiore al prezzo medio di vendita all'asta per l'anno in questione e dovrebbe applicarsi solo all'obbligo di restituzione dei soggetti regolamentati che pagano tale tassa. Per garantire la stabilità e la trasparenza del sistema, l'imposta nazionale, comprese le relative aliquote d'imposta, dovrebbe essere notificata alla Commissione entro il termine del periodo di recepimento della presente direttiva. La deroga non dovrebbe interessare le entrate con destinazione specifica esterne per il Fondo sociale per il clima o, se istituita a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, una risorsa propria basata sui proventi della vendita all'asta nel quadro dello scambio di quote nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori.
- (88) Affinché lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori sia efficace, si dovrebbe poter monitorare le emissioni con un elevato grado di certezza e a costi ragionevoli. Le emissioni dovrebbero essere attribuite ai soggetti regolamentati sulla base dei quantitativi di combustibile immessi in consumo applicando un fattore di emissione. I soggetti regolamentati dovrebbero essere in grado di identificare e differenziare in modo affidabile e accurato i settori in cui i combustibili sono immessi in consumo, nonché gli utilizzatori finali dei combustibili, al fine di evitare effetti indesiderati, quali il doppio onere. Nel numero esiguo di casi in cui non è possibile evitare il doppio conteggio tra le emissioni nell'attuale EU ETS e il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni per l'edilizia, il trasporto stradale e ulteriori settori, o qualora sorgano costi dovuti alla restituzione di quote per le emissioni di attività non coperte dalla direttiva 2003/87/CE, gli Stati membri dovrebbero utilizzare tali proventi per compensare l'inevitabile doppio conteggio o altri costi di questo tipo al di fuori dei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e di ulteriori settori in conformità del diritto dell'Unione. È pertanto opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per garantire condizioni uniformi al fine di evitare il doppio conteggio e la restituzione di quote per emissioni non contemplate dal sistema per lo scambio di quote di emissioni per l'edilizia, il trasporto stradale e ulteriori settori, nonché per fornire una compensazione finanziaria. Per attenuare ulteriormente eventuali problemi di doppio conteggio, i termini per il monitoraggio e la restituzione nel nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni dovrebbero essere fissati un mese dopo i termini previsti dal sistema esistente per gli impianti fissi e il trasporto aereo. Per disporre di dati sufficienti ai fini della quantificazione totale di quote per il periodo dal 2028 al 2030, i soggetti regolamentati titolari di un'autorizzazione al momento dell'avvio del sistema nel 2025 dovrebbero comunicare i loro dati sulle emissioni storiche per il 2024.
- (89) La trasparenza sui costi del carbonio e sulla misura in cui vengono trasferiti ai consumatori è di fondamentale importanza per consentire riduzioni delle emissioni rapide ed efficienti in termini di costi in tutti i settori dell'economia. Ciò è particolarmente importante in un sistema per lo scambio di quote di emissioni basato su obblighi a monte. Il nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni è inteso a incentivare i soggetti regolamentati a ridurre il tenore di carbonio dei combustibili, e tali soggetti non dovrebbero realizzare profitti indebiti trasferendo ai consumatori costi del carbonio superiori a quelli sostenuti. Mentre la messa all'asta integrale delle quote di emissioni nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori limita già il verificarsi di tali profitti indebiti, la Commissione dovrebbe monitorare in che misura i soggetti regolamentati trasferiscono i costi del carbonio, in modo da evitare profitti eccezionali. In relazione al capo IV *bis*, la Commissione dovrebbe riferire annualmente, se possibile per tipo di combustibile, in merito al livello medio dei costi del carbonio trasferiti ai consumatori dell'Unione.
- (90) È opportuno introdurre misure per ovviare al rischio potenziale di aumenti eccessivi dei prezzi che, se particolarmente elevati all'inizio del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni, potrebbero compromettere la disponibilità delle famiglie e dei singoli individui a investire nella riduzione delle loro emissioni di gas a effetto serra. Tali misure dovrebbero integrare le misure di salvaguardia previste dalla riserva stabilizzatrice del mercato che sono diventate operative nel 2019. Mentre il mercato continuerà a determinare il prezzo del carbonio, le misure di salvaguardia saranno attivate da un meccanismo automatico fondato su regole, in base al quale le quote saranno svincolate dalla riserva stabilizzatrice del mercato solo se saranno soddisfatte una o più condizioni concrete di attivazione basate sull'aumento del prezzo medio delle quote. Anche questo meccanismo aggiuntivo dovrebbe essere altamente reattivo, al fine di far fronte all'eccessiva volatilità dovuta a fattori diversi dai cambiamenti dei fondamentali di mercato. Le misure dovrebbero essere adattate in funzione dei diversi livelli di aumento eccessivo dei prezzi, determinando gradi diversi di intervento. Le condizioni di attivazione dovrebbero essere attentamente monitorate dalla Commissione, che dovrebbe adottare rapidamente le misure non appena le condizioni sono soddisfatte. Ciò non dovrebbe pregiudicare eventuali misure di accompagnamento che gli Stati membri potrebbero adottare per far fronte agli effetti sociali negativi.

- (91) Al fine di aumentare la certezza per i cittadini che il prezzo del carbonio nei primi anni del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni non superi i 45 EUR, è opportuno includere un meccanismo supplementare di stabilità dei prezzi per svincolare le quote dalla riserva stabilizzatrice del mercato nel caso in cui il prezzo del carbonio superi tale livello. In linea di principio, la misura dovrebbe applicarsi una volta durante un periodo di 12 mesi. Tuttavia, dovrebbe anche poter essere nuovamente applicata durante lo stesso periodo di 12 mesi qualora la Commissione, assistita dal comitato sui cambiamenti climatici, ritenga che l'evoluzione del prezzo giustifichi un'altra liberazione di quote. In considerazione dell'obiettivo di tale meccanismo di garantire la stabilità nei primi anni del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni, la Commissione dovrebbe valutarne il funzionamento e l'opportunità di mantenerlo dopo il 2029.
- (92) Quale meccanismo di salvaguardia supplementare prima dell'avvio dello scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, dovrebbe essere possibile ritardare l'applicazione del massimale e gli obblighi di restituzione qualora i prezzi all'ingrosso del gas o del petrolio siano eccezionalmente elevati rispetto alle tendenze storiche. Il meccanismo dovrebbe essere automatico, nel senso che l'applicazione del limite massimo e degli obblighi di restituzione devono essere ritardati di un anno se vengono soddisfatte determinate condizioni di prezzo dell'energia. I prezzi di riferimento dovrebbero essere determinati sulla base di contratti di riferimento nei mercati all'ingrosso del gas e del petrolio, immediatamente disponibili e più pertinenti per i consumatori finali. È opportuno prevedere condizioni di attivazione separate per i prezzi del gas e del petrolio, in quanto l'andamento dei prezzi segue tendenze storiche diverse. Al fine di garantire la certezza del mercato, la Commissione dovrebbe fare chiarezza sull'applicazione del ritardo con sufficiente anticipo mediante un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (93) L'applicazione dello scambio di quote di emissione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori dovrebbe essere monitorata dalla Commissione, anche per quanto concerne il grado di convergenza dei prezzi con l'EU ETS esistente, e, se necessario, si dovrebbe proporre al Parlamento europeo e al Consiglio una revisione del sistema al fine di migliorare l'efficacia, la gestione e l'applicazione pratica dello scambio di quote di emissioni per tali settori sulla base delle conoscenze acquisite e di rafforzare la convergenza dei prezzi. La Commissione sarà tenuta a presentare la prima relazione su tali aspetti entro il 1° gennaio 2028.
- (94) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'esecuzione dell'articolo 3 *octies bis*, paragrafo 2, dell'articolo 3 *octies septies*, paragrafi 2 e 4, dell'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, dell'articolo 12, paragrafo 3, lettere d) e c), dell'articolo 14, paragrafo 1, dell'articolo 30 *septies*, paragrafi 3 e 5, e dell'articolo 30 *nonies*, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione. Per garantire sinergie con il quadro normativo esistente, il conferimento di competenze di esecuzione di cui agli articoli 14 e 15 di tale direttiva dovrebbe essere esteso ai settori dell'edilizia e del trasporto stradale e a ulteriori settori. È altresì opportuno che tali competenze di esecuzione, a eccezione delle competenze di esecuzione in relazione all'articolo 3 *octies septies*, paragrafo 2, e all'articolo 12, paragrafi 3 *-quinqies* e 3 *-quater*, della direttiva 2003/87/CE, siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁰⁾.
- (95) Al fine di conseguire gli obiettivi stabiliti nella presente direttiva e in altre legislazioni dell'Unione, in particolare quelli previsti dal regolamento (UE) 2021/1119, l'Unione e i suoi Stati membri dovrebbero avvalersi delle prove scientifiche più recenti nell'attuazione delle politiche. Pertanto, quando il comitato consultivo scientifico europeo sui cambiamenti climatici fornisce pareri scientifici e pubblica relazioni sull'EU ETS, la Commissione dovrebbe tenere conto di tali pareri e relazioni, in particolare, per quanto riguarda la necessità di ulteriori politiche e misure dell'Unione per garantire il rispetto degli obiettivi e dei traguardi del regolamento (UE) 2021/1119, nonché di ulteriori politiche e misure dell'Unione in considerazione dell'ambizione e dell'integrità ambientale delle misure mondiali basate sul mercato per il trasporto aereo e marittimo.
- (96) Per riconoscere il contributo dei proventi dell'EU ETS alla transizione climatica, è opportuno introdurre un'etichetta EU ETS. Tra le altre misure volte a garantire la visibilità dei finanziamenti a titolo dell'EU ETS, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero garantire che i progetti e le attività sostenuti attraverso il Fondo per la modernizzazione e il Fondo per l'innovazione siano chiaramente indicati come derivanti dai proventi dell'EU ETS apponendo un'apposita etichetta.

⁽³⁰⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

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

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

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

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

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

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

altri aspetti della vendita all'asta delle quote dovrebbe essere estesa ai settori dell'edilizia e dei trasporti stradali e a ulteriori settori. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽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.

- (100) Le disposizioni relative all'attuale EU ETS e alla sua estensione al trasporto marittimo dovrebbero applicarsi a decorrere dal 2024, in linea con la necessità di un'azione urgente per il clima e affinché tutti i settori contribuiscano alla riduzione delle emissioni in modo efficace sotto il profilo dei costi. Di conseguenza, gli Stati membri dovrebbero recepire le disposizioni relative a tali settori entro il 31 dicembre 2023. Tuttavia, il termine per il recepimento delle disposizioni relative al sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e per ulteriori settori dovrebbe essere il 30 giugno 2024, in quanto le norme in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e autorizzazione per tali settori si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025 e richiedono un lasso di tempo sufficiente per una corretta attuazione. In via eccezionale, al fine di garantire la trasparenza e una comunicazione solida, gli Stati membri dovrebbero recepire l'obbligo di comunicare le emissioni storiche per tali settori entro il 31 dicembre 2023, dato che tale obbligo riguarda le emissioni nel 2024. Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽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 chiariscono il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (101) Un EU ETS riformato e ben funzionante, dotato di uno strumento di stabilizzazione del mercato, è un dispositivo essenziale perché l'Unione raggiunga l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per il 2030, l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione al più tardi entro il 2050, l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come previsto dal regolamento (UE) 2021/1119, e gli obiettivi dell'accordo di Parigi. La riserva stabilizzatrice del mercato cerca di far fronte allo squilibrio tra l'offerta e la domanda di quote sul mercato. L'articolo 3 della decisione (UE) 2015/1814 prevede che la riserva sia riesaminata tre anni dopo la sua entrata in funzione, prestando particolare attenzione alla percentuale per la determinazione del numero di quote da integrare nella riserva stabilizzatrice del mercato, al valore della soglia per il numero totale di quote in circolazione (*total number of allowances in circulation* — TNAC) che determina l'immissione di quote e al numero di quote da svincolare dalla riserva. L'attuale soglia che determina l'integrazione di quote nella riserva stabilizzatrice del mercato è stata stabilita nel 2018, con l'ultimo riesame dell'EU ETS, mentre il fattore di riduzione lineare è aumentato con la presente direttiva. Pertanto, nell'ambito del riesame periodico del funzionamento della riserva stabilizzatrice del mercato, la Commissione dovrebbe anche valutare la necessità di un potenziale aggiustamento di tale soglia, in linea con il fattore lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE.
- (102) Considerata la necessità di inviare un segnale più forte per incoraggiare gli investimenti a favore della riduzione delle emissioni in maniera efficace sotto il profilo dei costi e al fine di rafforzare l'EU ETS, è opportuno modificare la decisione (UE) 2015/1814 in modo da aumentare i tassi percentuali per la determinazione del numero di quote da integrare ogni anno nella riserva. Inoltre, per livelli inferiori del TNAC, l'immissione dovrebbe essere pari alla differenza tra il TNAC e la soglia che determina l'immissione di quote. In tal modo si eviterebbe la grande incertezza riguardo ai volumi d'asta che si verifica quando il TNAC è vicino alla soglia e si garantirebbe nel contempo che l'eccedenza raggiunga il volume entro il quale si ritiene che il mercato del carbonio operi in modo equilibrato.
- (103) Inoltre, al fine di garantire la prevedibilità del livello di quote che rimane nella riserva stabilizzatrice del mercato dopo l'invalidamento, l'invalidamento delle quote nella riserva non dovrebbe più dipendere dai volumi d'asta dell'anno precedente. Il numero di quote nella riserva dovrebbe pertanto essere fissato a 400 milioni di quote, corrispondente alla soglia inferiore applicabile al valore del TNAC.

⁽³²⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽³³⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

- (104) Dall'analisi della valutazione d'impatto che accompagna la presente direttiva è emerso che la domanda netta del trasporto aereo dovrebbe essere inclusa nel TNAC. Inoltre, poiché le quote del trasporto aereo possono essere utilizzate con le stesse modalità delle quote generali, l'inclusione del trasporto aereo nella riserva ne farebbe uno strumento più preciso e quindi più efficace per garantire la stabilità del mercato. Il calcolo del TNAC dovrebbe includere le emissioni del trasporto aereo e le quote rilasciate per il trasporto aereo a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva.
- (105) Al fine di chiarire il calcolo del TNAC, la decisione (UE) 2015/1814 dovrebbe specificare che solo le quote rilasciate e non immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato sono incluse nell'offerta di quote. Inoltre, la formula non dovrebbe più sottrarre dall'offerta di quote il numero di quote immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato. Questa modifica non avrebbe alcun impatto sostanziale sul risultato del calcolo del TNAC, compresi i calcoli precedenti del TNAC, né sulla riserva.
- (106) Al fine di attenuare il rischio di squilibri dell'offerta e della domanda associati all'avvio del sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori, nonché rendere lo scambio più resistente agli shock del mercato, è opportuno applicare a questi settori il meccanismo regolamentato della riserva stabilizzatrice del mercato. Affinché tale riserva sia operativa fin dall'avvio del sistema, essa dovrebbe beneficiare di una dotazione iniziale di 600 milioni di quote per lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori. Le soglie iniziali minime e massime, che determinano lo svincolo o l'immissione di quote nella riserva, dovrebbero essere soggette a una clausola di revisione generale. Altri elementi, quali la pubblicazione del TNAC o il quantitativo di quote svincolate o integrate nella riserva, dovrebbero seguire le regole della riserva per altri settori.
- (107) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica, in misura commisurata all'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per tutti i settori dell'economia all'orizzonte 2030 mediante un meccanismo dell'Unione basato sul mercato ampliato e modificato, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (108) È pertanto opportuno modificare in tal senso la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

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

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

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

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

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

«1. La presente direttiva si applica alle attività elencate negli allegati I e III e ai gas a effetto serra elencati nell'allegato II. Qualora un impianto incluso nell'ambito di applicazione dell'EU ETS in quanto si avvale di unità di combustione con potenza termica nominale totale superiore a 20 MW modifichi i propri processi produttivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e non raggiunga più questa soglia, lo Stato membro nel quale è ubicato l'impianto offre al gestore l'opzione di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino alla fine del periodo quinquennale in corso e di quello successivo di cui all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, a seguito della modifica dei suoi processi di produzione. Il gestore di tale impianto può decidere che l'impianto rimanga nell'ambito di applicazione dell'EU ETS solo fino al termine del periodo quinquennale in corso o anche del periodo quinquennale successivo, a seguito della modifica dei suoi processi di produzione. Lo Stato membro interessato notifica alla Commissione le modifiche rispetto all'elenco presentatole a norma dell'articolo 11, paragrafo 1.

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

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

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

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

c) la lettera u) è soppressa;

d) sono aggiunte le lettere seguenti:

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

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

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

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

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

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

- (*) Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2006, sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio (GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1).
- (**) Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).
- (***) Direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio, del 19 dicembre 2019, che stabilisce il regime generale delle accise (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 4).
- (****) Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).»;

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

«TRASPORTI AEREI E MARITTIMI»;

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

«Articolo 3 *bis*

Ambito di applicazione

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

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

«Articolo 3 *octies*

Piani di monitoraggio e comunicazione

Lo Stato membro di riferimento provvede affinché ciascun operatore aereo trasmetta all'autorità competente dello Stato membro in questione un piano di monitoraggio che stabilisca le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni e affinché tali piani siano approvati dall'autorità competente secondo gli atti di esecuzione di cui all'articolo 14.»;

- 7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 3 *octies bis*

Ambito di applicazione per le attività di trasporto marittimo

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

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

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

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

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

3. Gli articoli 9, 9 *bis* e 10 si applicano alle attività di trasporto marittimo nello stesso modo in cui si applicano ad altre attività che rientrano nell'EU ETS, con la seguente eccezione in ordine all'applicazione dell'articolo 10.

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

Articolo 3 octies ter

Introduzione graduale delle disposizioni per il trasporto marittimo

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

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

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

Articolo 3 octies quater

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

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

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

Articolo 3 octies quinquies

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni generate dal trasporto marittimo

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

Articolo 3 octies sexies

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

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

Articolo 3 octies septies

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

1. L'autorità di riferimento nei confronti di una di una società di navigazione è:
 - a) nel caso di una società di navigazione registrata in uno Stato membro, lo Stato membro in cui la società di navigazione è registrata;
 - b) nel caso di una società di navigazione non registrata in uno Stato membro, lo Stato membro con il maggior numero stimato di scali durante le tratte effettuate da tale società di navigazione nei quattro anni di monitoraggio precedenti e rientranti nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis;
 - c) nel caso di una società di navigazione che non è registrata in uno Stato membro e che non ha effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 3 octies bis nei quattro anni di monitoraggio precedenti, lo Stato membro in cui una nave della società di navigazione ha iniziato o terminato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo.
2. In base alle migliori informazioni disponibili, la Commissione stabilisce mediante atti di esecuzione:
 - a) prima del 1° febbraio 2024, un elenco delle società di navigazione che hanno svolto una delle attività di trasporto marittimo elencate nell'allegato I che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis il 1° gennaio 2024 o a decorrere da tale data, specificando l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione in conformità del paragrafo 1 del presente articolo;
 - b) prima del 1° febbraio 2026 e successivamente ogni due anni, un elenco aggiornato per riattribuire a un'altra autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione le società di navigazione registrate in uno Stato membro che hanno cambiato lo Stato membro di registrazione nell'Unione a norma del paragrafo 1, lettera a), del presente articolo o per includervi le società di navigazione che hanno svolto successivamente una delle attività di trasporto marittimo di cui all'allegato I che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies bis, in conformità del paragrafo 1, lettera c), del presente articolo; e
 - c) prima del 1° febbraio 2028 e successivamente ogni quattro anni, un elenco aggiornato per riattribuire le società di navigazione che non sono registrate in uno Stato membro a un'altra autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione in conformità del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo.
3. Un'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione che, in base all'elenco stabilito a norma del paragrafo 2, è responsabile di una società di navigazione conserva tale responsabilità indipendentemente dalle successive modifiche nelle attività della società di navigazione o nella sua registrazione fino a quando tali modifiche non siano riportate in un elenco aggiornato.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione per istituire regole dettagliate relative alla gestione delle società di navigazione da parte delle autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione a norma della presente direttiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

Articolo 3 *octies octies*

Relazioni e riesame

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 8) l'articolo 3 *nonies* è sostituito dal seguente:

«Articolo 3 *nonies*

Ambito di applicazione

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

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

«e) obbligo di restituire quote di emissioni pari alle emissioni complessivamente rilasciate dall'impianto durante ciascun anno civile, come verificato a norma dell'articolo 15, entro il termine stabilito all'articolo 12, paragrafo 3.»;

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

«Articolo 8

Coordinamento con la direttiva 2010/75/UE

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

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

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

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

A decorrere, rispettivamente, dal 1° gennaio 2026 e dal 1° gennaio 2027, il quantitativo di quote è aumentato per tenere conto della copertura delle emissioni di gas a effetto serra diverse dalle emissioni di CO₂ generate dalle attività di trasporto marittimo e della copertura delle emissioni delle navi offshore, sulla base delle loro emissioni per l'anno più recente per il quale sono disponibili dati. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, le quote risultanti da tale aumento sono messe a disposizione per sostenere l'innovazione a norma dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 8.»;

- 12) l'articolo 10 è così modificato:

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

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

Inoltre, il 2,5 % del quantitativo totale di quote tra il 2024 e il 2030 è messo all'asta per il Fondo per la modernizzazione. Gli Stati membri beneficiari di tale quantitativo di quote sono gli Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al 75 % della media dell'Unione nel corso del periodo dal 2016 al 2018. I fondi corrispondenti a tale quantitativo di quote sono distribuiti conformemente alla parte B dell'allegato II *ter*.»;

b) al paragrafo 3, primo comma, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

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

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

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

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

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

e) attuare la cattura e lo stoccaggio geologico sicuri sotto il profilo ambientale di CO₂, in particolare quella emessa dalle centrali a combustibili fossili solidi e da una serie di settori e sottosettori industriali, anche nei paesi terzi, e metodi tecnologici innovativi di rimozione del carbonio, come la cattura direttamente dall'atmosfera e il suo stoccaggio;

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

d) al paragrafo 3, primo comma, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

«h) favorire misure intese a migliorare l'efficienza energetica, i sistemi di teleriscaldamento e l'isolamento delle abitazioni, a sostenere i sistemi di riscaldamento e raffrescamento efficienti e rinnovabili o a sostenere le ristrutturazioni degli edifici profonde, comprese le ristrutturazioni profonde ottenibili per fasi successive, conformemente alla direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), a partire dalla ristrutturazione degli edifici con le prestazioni peggiori;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

k) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

l) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

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

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

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

a) il paragrafo 1 è così modificato:

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

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

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

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

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

Non sono assegnate quote a titolo gratuito agli impianti dei settori o sottosettori nella misura in cui sono oggetto di altre misure volte a far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, come stabilito dal regolamento (UE) 2023/956. Le misure di cui al primo comma del presente paragrafo sono adeguate di conseguenza.

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

ii) il terzo comma è sostituito dal seguente:

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

b) è inserito il paragrafo seguente:

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

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

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

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

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

c) il paragrafo 2 è così modificato:

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

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

ii) al terzo comma sono aggiunte le lettere seguenti:

«d) Se il tasso di riduzione annuale supera 2,5 % o è inferiore a 0,3 %, i valori dei parametri di riferimento per il periodo dal 2026 al 2030 sono i valori dei parametri di riferimento applicabili nel periodo dal 2013 al 2020 ridotti del tasso percentuale pertinente fra i due tassi in questione, rispetto a ciascun anno tra il 2008 e il 2028.

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

iii) il quarto comma è sostituito dal seguente:

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

d) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;

e) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

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

«Gli Stati membri dovrebbero adottare misure finanziarie conformemente al secondo e quarto comma del presente paragrafo a favore dei settori o dei sottosettori esposti a un rischio concreto di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa di costi indiretti significativi effettivamente sostenuti in relazione ai costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica, a condizione che tali misure finanziarie siano conformi alle norme sugli aiuti di Stato e, in particolare, non causino indebite distorsioni della concorrenza sul mercato interno. Le misure finanziarie adottate non dovrebbero compensare i costi indiretti coperti dall'assegnazione gratuita conformemente ai parametri di riferimento stabiliti a norma del paragrafo 1 del presente articolo. Se uno Stato membro spende un importo superiore all'equivalente del 25 % dei proventi delle aste di cui all'articolo 10, paragrafo 3, per l'anno in cui sono stati sostenuti i costi indiretti, esso indica i motivi del superamento di tale importo.»;

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

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

h) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. 345 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere assegnato a titolo gratuito a norma del presente articolo e 80 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere messo all'asta a norma dell'articolo 10, nonché le quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita di cui al paragrafo 1 bis del presente articolo, sono messe a disposizione di un fondo ("Fondo per l'innovazione") con l'obiettivo di sostenere l'innovazione nelle tecniche, nei processi e nelle tecnologie a basse e zero emissioni di carbonio che contribuiscono in modo significativo alla decarbonizzazione dei settori contemplati dalla presente direttiva e contribuiscono agli obiettivi "inquinamento zero" e di circolarità, compresi progetti finalizzati all'applicazione su larga scala di tali tecniche, processi e tecnologie in vista di una loro ampia diffusione in tutta l'Unione. Tali progetti presentano un notevole potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e contribuiscono al risparmio energetico e di risorse in linea con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima ed energia per il 2030.

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

Le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della cessazione delle loro operazioni e che non sono necessarie per coprire eventuali carenze nelle restituzioni da parte degli stessi sono anch'esse utilizzate per il sostegno all'innovazione di cui al primo comma.

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

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

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

di CO₂ (CCS), in particolare per le emissioni inevitabili di processi industriali e la cattura diretta di CO₂ dall'atmosfera con stoccaggio sicuro, sostenibile e permanente (DACs), in luoghi geograficamente equilibrati. Il Fondo per l'innovazione può inoltre sostenere tecnologie e infrastrutture innovative e pionieristiche, compresa la produzione di carburanti a basse e zero emissioni di carbonio, per decarbonizzare i settori di trasporto marittimo, aereo, ferroviario e stradale, ivi comprese le forme di trasporto collettive come il trasporto pubblico e i servizi effettuati con autobus.

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

La Commissione presta particolare attenzione ai progetti nei settori contemplati dal regolamento (UE) 2023/956 per sostenere l'innovazione nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, le tecnologie di CCU e CCS, le energie rinnovabili e lo stoccaggio dell'energia, secondo modalità che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici affinché nel periodo dal 2021 al 2030 ai progetti in tali settori sia assegnata una quota significativa dell'equivalente in valore finanziario delle quote di cui al paragrafo 1 bis, quarto comma, del presente articolo. Inoltre, prima del 2027 la Commissione può pubblicare inviti a presentare proposte dedicati ai settori contemplati da tale regolamento.

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

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

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

Sono ammissibili progetti nel territorio di tutti gli Stati membri, compresi progetti su piccola e media scala, e, per le attività marittime, i progetti con un chiaro valore aggiunto per l'Unione. Le tecnologie che ottengono il sostegno devono essere innovative e non ancora commercialmente sostenibili su una scala simile senza supporto, ma costituiscono soluzioni pionieristiche o sufficientemente mature per essere applicate su scala precommerciale.

La Commissione garantisce che le quote destinate al Fondo per l'innovazione siano messe all'asta conformemente ai principi e alle modalità di cui all'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva. I proventi delle aste costituiscono entrate con destinazione specifica esterne conformemente all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio (**). Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estende su più esercizi possono essere ripartiti in frazioni annue su più esercizi.

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

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

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

significativo ai traguardi dell'Unione in materia di clima ed energia contribuendo nel contempo agli obiettivi "inquinamento zero" e di circolarità in conformità del primo comma del presente paragrafo, e, ove pertinente, della misura in cui essi contribuiscono a conseguire riduzioni di emissioni notevolmente inferiori ai valori di riferimento di cui al paragrafo 2. I progetti devono poter essere applicati in modo diffuso o consentire di ridurre considerevolmente i costi della transizione verso un'economia climaticamente neutra nei settori interessati. È conferita priorità alle tecnologie e ai processi innovativi che affrontano molteplici impatti ambientali. I progetti CCU devono conseguire una netta riduzione delle emissioni e assicurare la prevenzione o lo stoccaggio permanente di CO₂. Nel caso di sovvenzioni erogate mediante inviti a presentare proposte, può essere finanziato al massimo il 60 % dei costi pertinenti dei progetti, di cui il 40 % al massimo non deve necessariamente essere subordinato alla riduzione verificata di emissioni di gas a effetto serra, a condizione che siano raggiunte tappe prestabilite tenendo conto della tecnologia impiegata. In caso di sostegno fornito mediante procedure di gara competitive e di sostegno destinato all'assistenza tecnica, può essere finanziato fino al 100 % dei costi pertinenti dei progetti. I criteri utilizzati per la selezione dei progetti tengono conto del potenziale di riduzione delle emissioni in più settori offerto da progetti combinati, anche nelle zone limitrofe.

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

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

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo a norme in merito al funzionamento del Fondo per l'innovazione, compresi la procedura e i criteri di selezione, e i settori ammissibili e i requisiti tecnologici per i diversi tipi di sostegno.

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

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

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

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

i) sono inseriti i paragrafi seguenti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) il paragrafo 19 è sostituito dal seguente:

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

k) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 *quater bis*

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

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

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

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

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

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

Gli investimenti finanziati devono essere coerenti con gli obiettivi della presente direttiva, nonché con gli obiettivi della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo, con il regolamento (UE) 2021/1119 e con gli obiettivi a lungo termine che figurano nell'accordo di Parigi. Lo Stato membro beneficiario può, se del caso, utilizzare le risorse del Fondo per la modernizzazione per finanziare investimenti che interessino le regioni frontaliere limitrofe dell'Unione. Il Fondo per la modernizzazione non fornisce alcun sostegno agli impianti per la produzione di energia che utilizzano combustibili fossili. Tuttavia, le entrate derivanti dalle quote oggetto di una notifica a norma del paragrafo 4 del presente articolo possono essere utilizzate per investimenti riguardanti combustibili fossili gassosi.

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

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

- a) produzione e uso dell'energia elettrica da fonti rinnovabili, incluso l'idrogeno rinnovabile;
- b) riscaldamento e raffrescamento da fonti energetiche rinnovabili;
- c) riduzione del consumo complessivo di energia mediante l'efficienza energetica, anche nei settori dell'industria, dei trasporti, dell'edilizia, dell'agricoltura e dei rifiuti;
- d) stoccaggio dell'energia e modernizzazione delle reti energetiche, comprese la gestione sul versante della domanda, le reti di teleriscaldamento, le reti per la trasmissione dell'energia elettrica, l'aumento delle interconnessioni tra Stati membri e infrastrutture per una mobilità a zero emissioni;
- e) sostegno alle famiglie a basso reddito, anche nelle zone rurali e remote, per affrontare il problema della povertà energetica e modernizzare i loro sistemi di riscaldamento; e
- f) una transizione giusta nelle regioni dipendenti dal carbonio negli Stati membri beneficiari, in modo da favorire il reimpiego, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori, l'istruzione, le iniziative per la ricerca di lavoro e le start-up, in dialogo con la società civile e le parti sociali, in modo coerente con le azioni pertinenti previste dagli Stati membri nei loro piani territoriali per una transizione giusta e contribuendo ad esse, in conformità con l'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera k), del regolamento (UE) 2021/1056, ove opportuno.»;

c) il paragrafo 11 è sostituito dal seguente:

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

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

18) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 *sexies*

Principio “non arrecare un danno significativo”

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

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

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

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

21) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 2 *bis* è soppresso;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri, gli Stati membri di riferimento e le autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione provvedono affinché, entro il 30 settembre di ogni anno:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e) il paragrafo 3 -bis è sostituito dal seguente:

«3 -bis. Se del caso e per il periodo necessario, al fine di tutelare l'integrità ambientale dell'EU ETS, ai gestori, agli operatori aerei e alle società di navigazione che partecipano all'EU ETS è fatto divieto di utilizzare quote di emissioni rilasciate da uno Stato membro per i cui gestori, operatori aerei e società di navigazione sussistano obblighi estinti. Gli atti delegati a cui fa riferimento l'articolo 19, paragrafo 3, includono le misure necessarie nei casi di cui al presente paragrafo.»;

f) è inserito il paragrafo seguente:

«3 ter. Non sussiste l'obbligo di restituzione delle quote per le emissioni di gas a effetto serra che si ritiene siano state catturate e utilizzate in modo tale da essere legate chimicamente in modo permanente in un prodotto in modo da non entrare nell'atmosfera in condizioni d'uso normali, inclusa qualsiasi attività normale che interviene dopo la fine del ciclo di vita del prodotto.

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

g) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

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

«La Commissione adotta atti di esecuzione concernenti le modalità precise per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni e, se opportuno, dei dati riguardanti le attività, rispetto alle attività che figurano all'allegato I della presente direttiva, e degli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO₂ sulle tratte per quali sono comunicate le emissioni a norma della presente direttiva, fondandosi sui principi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni definiti nell'allegato IV della presente direttiva e sui requisiti di cui ai paragrafi 2 e 5 del presente articolo. Tali atti di esecuzione specificano inoltre il potenziale di riscaldamento globale di ciascun gas a effetto serra e tengono conto delle conoscenze scientifiche aggiornate sugli effetti delle emissioni del trasporto aereo diverse dalla CO₂ nelle prescrizioni relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni e dei loro effetti, inclusi gli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO₂. Tali atti di esecuzione dispongono l'applicazione dei criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva, affinché si consideri che tale biomassa abbia un fattore di emissione pari a zero. Gli atti in questione specificano come contabilizzare lo stoccaggio delle emissioni provenienti da una combinazione di fonti con fattore di emissione pari a zero e fonti il cui fattore di emissione non è zero. Specificano, inoltre, come contabilizzare le emissioni dai combustibili rinnovabili di origine non biologica e dai combustibili a carbonio riciclato, garantendo che tali emissioni siano contabilizzate evitando la doppia contabilizzazione.»;

23) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

c) è inserito il paragrafo seguente:

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

d) è inserito il paragrafo seguente:

«11 bis. Nel caso in cui una società di navigazione non abbia rispettato gli obblighi di restituzione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, può emettere un ordine di espulsione, che viene notificato alla Commissione, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Dopo l'emissione dell'ordine di espulsione, ciascuno Stato membro, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'ingresso delle navi sotto la responsabilità della società di navigazione interessata nei suoi porti fino a quando questa non adempia i suoi obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12. Se la nave batte bandiera di uno Stato membro e fa ingresso o si trova in uno dei suoi porti, lo Stato membro in questione, dopo aver dato alla società di navigazione interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, nega le spedizioni alla nave fino a quando la società di navigazione non adempia i suoi obblighi di restituzione.

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

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

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

«Articolo 18 *ter*

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

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

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

25) l'articolo 23 è così modificato:

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

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

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

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

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

26) l'articolo 29 è sostituito dal seguente:

«Articolo 29

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

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

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

«Articolo 29 *bis*

Misure in caso di fluttuazioni eccessive dei prezzi

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

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

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

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

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

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

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

28) l'articolo 30 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«CAPO IV *bis*

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

Articolo 30 *bis*

Ambito di applicazione

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

Articolo 30 *ter*

Autorizzazione ad emettere gas a effetto serra

1. Gli Stati membri assicurano che, a decorrere dal 1° gennaio 2025, nessun soggetto regolamentato svolga l'attività di cui all'allegato III, a meno che non sia in possesso di un'autorizzazione rilasciata da un'autorità competente conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.

2. Una domanda presentata dal soggetto regolamentato all'autorità competente a norma del paragrafo 1 del presente articolo per un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra a norma del presente capo contiene almeno una descrizione degli elementi seguenti:

a) il soggetto regolamentato;

- b) il tipo di combustibili che immette in consumo e che sono utilizzati per la combustione nei settori di cui all'allegato III, e le modalità con le quali il soggetto li immette in consumo;
- c) l'uso finale o gli usi finali dei combustibili immessi in consumo per l'attività di cui all'allegato III;
- d) le misure previste per monitorare e comunicare le emissioni a norma degli atti di esecuzione di cui agli articoli 14 e 30 *septies*;
- e) un riassunto non tecnico delle informazioni di cui alle lettere da a) a d) del presente paragrafo.

3. L'autorità competente rilascia un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra al soggetto regolamentato di cui al paragrafo 1 del presente articolo per l'attività di cui all'allegato III se ha accertato che il soggetto è in grado di monitorare e comunicare le emissioni corrispondenti alle quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III.

4. L'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra contiene almeno i seguenti elementi:

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

5. Gli Stati membri possono consentire ai soggetti regolamentati di aggiornare i piani di monitoraggio senza modificare l'autorizzazione. I soggetti regolamentati trasmettono i piani di monitoraggio aggiornati all'autorità competente per approvazione.

6. Il soggetto regolamentato informa l'autorità competente sulle eventuali modifiche previste alla natura della sua attività o ai combustibili che immette in consumo che possono richiedere l'aggiornamento dell'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra. Se del caso, l'autorità competente aggiorna l'autorizzazione conformemente agli atti di esecuzione di cui all'articolo 14. Qualora si verifichi una modifica dell'identità del soggetto regolamentato di cui al presente capo, l'autorità competente aggiorna l'autorizzazione per inserirvi il nome e l'indirizzo del nuovo soggetto regolamentato.

Articolo 30 quater

Quantitativo di quote di emissione a livello dell'Unione

1. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione rilasciate a norma del presente capo ogni anno a partire dal 2027 diminuisce in modo lineare a partire dal 2024. Il valore del 2024 è definito come i limiti di emissione per il 2024, calcolati sulla base delle emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) per i settori contemplati dal presente capo e applicando la traiettoria lineare di riduzione per tutte le emissioni che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento. Dopo il 2024 il quantitativo diminuisce ogni anno di un fattore lineare di riduzione del 5,10 %. Entro il 1° gennaio 2025 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il 2027.

2. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione rilasciate ogni anno a norma del presente capo dal 2028 diminuisce in modo lineare a partire dal 2025 sulla base delle emissioni medie comunicate a norma del presente capo per gli anni dal 2024 al 2026. Il quantitativo di quote diminuisce di un fattore di riduzione lineare del 5,38 %, salvo se si applicano le condizioni indicate all'allegato III *bis*, punto 1, nel qual caso il quantitativo diminuisce di un fattore di riduzione lineare adattato secondo le regole stabilite all'allegato III *bis*, punto 2. Entro il 30 giugno 2027 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il 2028 e, se necessario, il fattore lineare di riduzione adattato.

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

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

Articolo 30 quinquies

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

1. A decorrere dal 2027 le quote di cui al presente capo sono messe all'asta, a meno che non siano integrate nella riserva stabilizzatrice del mercato istituita dalla decisione (UE) 2015/1814. Le quote di cui al presente capo sono messe all'asta separatamente dalle quote di cui ai capi II e III della presente direttiva.

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

Nel 2027 600 milioni di quote disciplinate dal presente capo sono costituite come dotazione iniziale della riserva stabilizzatrice del mercato a norma dell'articolo 1 *bis*, paragrafo 3, della decisione (UE) 2015/1814.

3. 150 milioni di quote rilasciate a norma del presente capo sono messi all'asta e tutti i proventi di tali aste sono messi a disposizione del Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955 fino al 2032.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Il quantitativo totale di quote di cui al presente capo, previa detrazione dei quantitativi di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo, è messo all'asta dagli Stati membri e distribuito tra loro in percentuali identiche alla percentuale di emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 per le categorie di fonti di emissione di cui all'allegato III, secondo comma, lettere b), c) e d), della presente direttiva per la media del periodo dal 2016 al 2018 dello Stato membro interessato, come da riesame completo a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento.

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

- a) misure intese a contribuire alla decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici o alla riduzione del fabbisogno energetico degli edifici, ivi comprese l'integrazione di energie rinnovabili e le misure correlate a norma dell'articolo 7, paragrafo 11, e degli articoli 12 e 20 della direttiva 2012/27/UE, nonché misure volte a fornire sostegno finanziario alle famiglie a basso reddito negli edifici con le prestazioni peggiori;
- b) misure volte ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni o a fornire un sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica pienamente interoperabili per i veicoli a zero emissioni o misure volte a incoraggiare il passaggio al trasporto pubblico e a potenziare la multimodalità, o a fornire sostegno finanziario per far fronte alle questioni sociali relative agli utenti dei trasporti a basso e medio reddito;
- c) misure intese a finanziare il loro piano sociale per il clima conformemente all'articolo 15 del regolamento (UE) 2023/955;
- d) misure volte a concedere una compensazione finanziaria ai consumatori finali di combustibili nei casi in cui non sia stato possibile evitare il doppio conteggio delle emissioni o in cui siano state restituite quote di emissioni non contemplate dal presente capo, come previsto dall'articolo 30 *septies*, paragrafo 5.

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

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

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

Articolo 30 sexies

Trasferimento, restituzione e cancellazione di quote di emissioni

1. L'articolo 12 si applica alle emissioni, ai soggetti regolamentati e alle quote di cui al presente capo, ad eccezione dei paragrafi 3, 3 bis, 4, seconda e terza frase, e 5 di tale articolo. A tal fine:

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

2. A decorrere dal 1° gennaio 2028 gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 maggio di ogni anno, il soggetto regolamentato restituisca un quantitativo di quote di emissioni disciplinate dal presente capo pari alle emissioni totali del soggetto regolamentato, corrispondente alla quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III nel corso dell'anno civile precedente, come verificato a norma degli articoli 15 e 30 *septies*, e affinché tali quote siano successivamente cancellate.

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

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

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

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

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

Articolo 30 *septies*

Monitoraggio, comunicazione, verifica delle emissioni e accreditamento

1. Gli articoli 14 e 15 si applicano alle emissioni, ai soggetti regolamentati e alle quote di cui al presente capo. A tal fine:

- a) ogni riferimento alle emissioni va inteso come riferimento alle emissioni disciplinate dal presente capo;
- b) ogni riferimento a un'attività elencata nell'allegato I va inteso come riferimento all'attività di cui all'allegato III;
- c) ogni riferimento ai gestori va inteso come riferimento ai soggetti regolamentati disciplinati dal presente capo;
- d) ogni riferimento alle quote va inteso come riferimento alle quote disciplinate dal presente capo;
- e) il riferimento alla data nell'articolo 15 va inteso come riferimento al 30 aprile.

2. Gli Stati membri provvedono affinché ciascun soggetto regolamentato monitori, per ogni anno civile a decorrere dal 2025, le emissioni corrispondenti alle quantità di combustibili immessi in consumo a norma dell'allegato III. Essi provvedono, inoltre, affinché ciascun soggetto regolamentato comunichi tali emissioni all'autorità competente l'anno successivo, a partire dal 2026, conformemente agli atti di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1.

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

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

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

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

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

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

8. Gli Stati membri possono consentire l'applicazione di misure semplificate di monitoraggio, comunicazione e verifica per i soggetti regolamentati le cui emissioni annue corrispondenti ai quantitativi di combustibili immessi in consumo siano inferiori a 1 000 tonnellate di CO₂ equivalente, conformemente agli atti di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1.

Articolo 30 octies

Amministrazione

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

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

Articolo 30 nonies

Misure in caso di aumento eccessivo dei prezzi

1. Se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio delle quote nelle aste effettuate in conformità degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della presente direttiva è superiore al doppio del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti nelle aste relative alle quote di cui al presente capo, 50 milioni di quote di cui al presente capo sono svincolati dalla riserva stabilizzatrice del mercato conformemente all'articolo 1 *bis*, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814.

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

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

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

Articolo 30 decies

Riesame del presente capo

Entro il 1° gennaio 2028 la Commissione relaziona al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione delle disposizioni del presente capo per quanto riguarda la loro efficacia, gestione e applicazione pratica, anche per quanto riguarda l'applicazione delle norme di cui alla decisione (UE) 2015/1814. Se del caso, la Commissione correda tale relazione di una proposta legislativa di modifica del presente capo. Entro il 31 ottobre 2031 la Commissione valuta la fattibilità dell'integrazione dei settori di cui all'allegato III della presente direttiva nell'EU ETS che copre i settori elencati nell'allegato I della presente direttiva.

Articolo 30 undecies

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

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

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

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

Articolo 30 duodecies

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

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

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

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

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

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

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

30) è inserito il capo seguente:

«CAPO IV *ter*

CONSULENZA SCIENTIFICA E VISIBILITÀ DEI FINANZIAMENTI

Articolo 30 terdecies

Consulenza scientifica

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

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

Articolo 30 quaterdecies

Informazione, comunicazione e pubblicità

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 2

Modifiche della decisione (UE) 2015/1814

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

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

b) è inserito il paragrafo seguente:

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

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

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

«5. In un determinato anno, se il numero totale di quote in circolazione è compreso tra 833 e 1 096 milioni, un numero di quote pari alla differenza tra il numero totale di quote in circolazione, come definito nella pubblicazione più recente di cui al paragrafo 4 del presente articolo, e 833 milioni è dedotto dal quantitativo di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE ed è integrato nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno. Se il numero totale di quote in circolazione è superiore a 1 096 milioni, il numero di quote da dedurre dal quantitativo di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE e da integrare nella riserva per un periodo di 12 mesi a partire del 1° settembre di tale anno è pari al 12 % del numero totale di quote in circolazione. In deroga alla seconda frase del presente comma, fino al 31 dicembre 2030 la percentuale indicata in tale frase è raddoppiata.

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

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

d) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

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

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

2) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 1 bis

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

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

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

3. Nel 2027 è istituita la sezione di cui al paragrafo 1 conformemente all'articolo 30 *quinquies*, paragrafo 2, secondo comma, della direttiva 2003/87/CE. A decorrere dal 1° gennaio 2031 le quote di cui a tale comma che non sono state svincolate dalla riserva non sono più valide.

4. La Commissione pubblica il numero totale di quote in circolazione ogni anno di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE, entro il 1° giugno dell'anno successivo, separatamente dal numero di quote in circolazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, della presente decisione. Il numero totale di quote in circolazione a norma del presente articolo in un determinato anno è il numero cumulativo di quote di cui al capo summenzionato rilasciate a decorrere dal 1° gennaio 2027, meno le tonnellate cumulative di emissioni verificate di cui a tale capo per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2027 e il 31 dicembre dello stesso determinato anno e le quote di cui a tale capo cancellate a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. La prima pubblicazione ha luogo entro il 1° giugno 2028.

5. In un determinato anno, se il numero totale di quote in circolazione, stabilito nella pubblicazione più recente come indicato al paragrafo 4 del presente articolo, supera 440 milioni, 100 milioni di quote saranno dedotti dal quantitativo di quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 *quinquies* di tale direttiva e sono integrate nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno.

6. Qualora, in un determinato anno, il numero totale di quote in circolazione sia inferiore a 210 milioni, 100 milioni di quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono svincolati dalla riserva e aggiunti al quantitativo di quote disciplinate dal summenzionato capo che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 *quinquies* di tale direttiva. Se le quote disponibili nella riserva sono meno di 100 milioni, ai fini del presente paragrafo sono svincolate tutte le quote della riserva.

7. I volumi da svincolare dalla riserva a norma dell'articolo 30 *nonies* della direttiva 2003/87/CE sono aggiunti al quantitativo di quote di cui al capo IV bis di tale direttiva che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 *quinquies* della stessa. I volumi da svincolare dalla riserva sono distribuiti uniformemente per un periodo di tre mesi, a decorrere al più tardi da due mesi dalla data in cui sono state soddisfatte le condizioni in linea con la loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a norma dell'articolo 30 *nonies*, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

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

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

3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

Riesame

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

Articolo 3

Recepimento

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

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

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

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

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

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

Articolo 4

Disposizioni transitorie

Nell'adempiere all'obbligo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché la legislazione nazionale che recepisce l'articolo 3, lettera u), l'articolo 10 *bis*, paragrafi 3 e 4, l'articolo 10 *quater*, paragrafo 7, e l'allegato I, punti 1 e 3, della direttiva 2003/87/CE, nella sua versione applicabile il 4 giugno 2023, continui ad applicarsi fino al 31 dicembre 2025. In deroga all'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, ultima frase, essi applicano le misure nazionali di recepimento delle modifiche di tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2026.

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

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

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

*Articolo 6***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

J. ROSWALL

ALLEGATO

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

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

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

b) il punto 3 è sostituito dal seguente:

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

c) la tabella è così modificata:

i) la prima riga è sostituita dalla seguente:

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

ii) la seconda riga è sostituita dalla seguente:

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

iii) la quinta riga è sostituita dalla seguente:

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

iv) la settima riga è sostituita dalla seguente:

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

v) la quindicesima riga è sostituita dalla seguente:

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

vi) la diciottesima riga è sostituita dalla seguente:

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

vii) la ventiquattresima riga è sostituita dalla seguente:

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

viii) la ventisettesima riga è sostituita dalla seguente:

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

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

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

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

«ALLEGATO II ter

Parte A

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

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

Parte B

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

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

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

«ALLEGATO III

ATTIVITÀ DISCIPLINATE DAL CAPO IV bis

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

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

ALLEGATO III bis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Il fattore di emissione per la biomassa che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva come stabilito dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, è pari a zero.»;

ii) il quinto comma è sostituito dal seguente:

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

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

«Il fattore di emissione per la biomassa che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva come stabilito dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, è pari a zero.»;

c) è aggiunta la parte seguente:

«PARTE C

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

Controllo delle emissioni

Le emissioni sono monitorate tramite calcolo.

Calcolo

Le emissioni sono calcolate utilizzando la seguente formula:

Combustibile immesso in consumo × fattore di emissione

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

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

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

Comunicazione delle emissioni

Ciascun soggetto regolamentato include nella propria comunicazione le seguenti informazioni:

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

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

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

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

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

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

«PARTE C

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

Principi generali

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

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

Metodologia

Analisi strategica

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

Analisi dei processi

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

Analisi dei rischi

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

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

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

Relazione

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

Requisiti minimi di competenza del verificatore

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

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

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



■ Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea
L-2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT