



Bruxelles, 25 giugno 2022
(OR. fr, en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0211(COD)**

**10509/22
ADD 1**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966**

NOTA

| | |
|----------------|--|
| Origine: | Presidenza |
| Destinatario: | Consiglio |
| n. doc. Comm.: | 10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final |
| Oggetto: | Pacchetto "Pronti per il 55 %" Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757 - Orientamento generale |

In vista del Consiglio "Ambiente" del 28 giugno 2022, si allega per le delegazioni il testo di compromesso della presidenza sul tema in oggetto.

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio
recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote
di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa
all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema
dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento
(UE) 2015/757¹**

(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 europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ Le modifiche rispetto alla versione precedente del testo di compromesso della presidenza sono indicate in **grassetto sottolineato** e le soppressioni con [...]. Le modifiche apportate in precedenza sono sottolineate.

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è entrato in vigore nel novembre 2016 (in appresso "l'accordo di Parigi")⁵. Le parti hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire l'azione volta a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali.
- (2) La lotta contro i problemi legati al clima e all'ambiente e il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sono gli elementi centrali della comunicazione "Il Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019⁶.
- (3) Il Green Deal europeo associa una serie completa di misure e iniziative che si rafforzano reciprocamente, volte a conseguire la neutralità climatica nell'UE entro il 2050, e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica è dissociata dall'uso delle risorse. Mira inoltre a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Al tempo stesso, questa transizione ha effetti diversi sulle donne e gli uomini e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva, e non lasci indietro nessuno.

⁴ Fatte salve alcune eccezioni puntuali, i considerando non sono stati adattati.

⁵ Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) La necessità e il valore del Green Deal europeo sono ulteriormente aumentati alla luce degli effetti molto gravi della pandemia di COVID-19 sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro e sul benessere dei cittadini dell'Unione, che hanno dimostrato che la nostra società e la nostra economia devono rafforzare la resilienza agli shock esterni e agire tempestivamente per prevenirli o attenuarli. I cittadini europei continuano a esprimersi con forza sostenendo che ciò vale in particolare per i cambiamenti climatici⁷.
- (5) Nel contributo determinato a livello nazionale, aggiornato e presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020⁸, l'Unione si è impegnata a ridurre, entro il 2030, le emissioni nette di gas a effetto serra dell'intera economia dell'Unione di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.
- (6) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050. Tale regolamento stabilisce inoltre un impegno unionale vincolante di riduzione, entro il 2030, delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni previa deduzione degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.
- (7) È necessario che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tali riduzioni. Pertanto, l'obiettivo del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS), istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, di promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica, dovrebbe essere rafforzato in misura commisurata a questo obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per tutti i settori dell'economia all'orizzonte 2030.

⁷ Speciale Eurobarometro 513 sui cambiamenti climatici, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_it).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

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).

¹⁰ 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).

(8) L'EU ETS dovrebbe incentivare la produzione degli impianti che riducono, in tutto o in parte, le emissioni di gas a effetto serra. La descrizione di alcune categorie di attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE dovrebbe pertanto essere modificata per garantire che gli impianti che svolgono un'attività elencata nell'allegato I 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, per garantire la parità di trattamento degli impianti nei settori interessati. Inoltre, l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di un prodotto dovrebbe essere indipendente dalla natura del processo produttivo. È pertanto necessario modificare la definizione dei prodotti, dei processi e delle emissioni disciplinati da alcuni parametri di riferimento al fine di garantire parità di condizioni per le tecnologie nuove e per quelle esistenti. È inoltre necessario scindere l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per le raffinerie e per l'idrogeno in modo da tenere conto dell'aumento della produzione di idrogeno al di fuori del settore delle raffinerie.

(8 bis) A seguito della modifica 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.

(9) La direttiva 96/61/CE del Consiglio¹¹ è stata abrogata dalla direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹². È opportuno aggiornare di conseguenza i riferimenti alla direttiva 96/61/CE di cui all'articolo 2 e all'allegato IV della direttiva 2003/87/CE. Data la necessità di ridurre tempestivamente le emissioni in tutti i settori dell'economia, gli Stati membri dovrebbero poter intervenire per ridurre le emissioni di gas a effetto serra che rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS mediante politiche diverse dalle limitazioni delle emissioni adottate a norma della direttiva 2010/75/UE.

¹¹ 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).

¹² [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) Nella sua comunicazione "Un percorso verso un pianeta sano per tutti"¹³, la Commissione invita a guidare l'UE verso l'azzeramento dell'inquinamento entro il 2050, riducendo l'inquinamento dell'aria, delle acque dolci, dei mari e dei suoli a livelli che non siano più considerati nocivi per la salute e gli ecosistemi naturali. Le misure previste dalla direttiva 2010/75/UE, in quanto principale strumento di regolamentazione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, nell'acqua e nel suolo, spesso consentiranno di ridurre anche le emissioni di gas a effetto serra. In linea con l'articolo 8 della direttiva 2003/87/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire il coordinamento tra le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni di cui alla direttiva 2003/87/CE e quelle della direttiva 2010/75/UE.
- (11) Dato che le nuove tecnologie innovative consentiranno spesso di ridurre le emissioni sia di gas a effetto serra che di inquinanti, è importante garantire sinergie tra le politiche volte a ridurre le emissioni sia di gas a effetto serra che di inquinanti, in particolare la direttiva 2010/75/UE, e riesaminare la loro efficacia al riguardo.
- (12) La definizione degli impianti di produzione di elettricità è stata utilizzata per determinare la quantità massima di quote assegnate a titolo gratuito all'industria nel periodo 2013-2020, ma ha comportato una differenza di trattamento tra gli impianti di cogenerazione e gli impianti industriali. Al fine di incentivare l'uso della cogenerazione ad alto rendimento e garantire la parità di trattamento di tutti gli impianti che beneficiano di quote gratuite per la produzione di calore e il teleriscaldamento, è opportuno sopprimere tutti i riferimenti agli impianti di produzione di elettricità contenuti nella direttiva 2003/87/CE. Inoltre, il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione¹⁴ specifica le 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.

¹³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Un percorso verso un pianeta sano per tutti - Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM(2021)400 final).

¹⁴ Regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, del 19 dicembre 2018, che stabilisce norme transitorie per l'insieme dell'Unione ai fini dell'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle quote di emissioni ai sensi dell'articolo 10 bis della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 59 del 27.2.2019, pag. 8).

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

¹⁵ 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).

- (15) Nel 2013 la Commissione ha adottato una strategia per integrare progressivamente le emissioni del trasporto marittimo nella politica dell'Unione volta a ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Come primo passo di questa strategia, l'Unione ha istituito, nell'ambito del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶, un sistema per monitorare, comunicare e verificare le emissioni prodotte dal trasporto marittimo cui farà seguito la definizione di obiettivi di riduzione per il settore marittimo e l'applicazione di una misura basata sul mercato. In linea con l'impegno dei legislatori espresso nella direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷, 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.
- (16) Ai sensi della direttiva (UE) 2018/410 la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'ambito dell'IMO in vista dell'adozione di un ambizioso obiettivo di riduzione delle emissioni e di misure di accompagnamento al fine di garantire che il settore marittimo contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi. È opportuno incoraggiare gli sforzi in atto in seno all'IMO volti a limitare le emissioni marittime globali, 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 i recenti progressi compiuti attraverso l'IMO siano accolti con favore, finora queste misure non [...] sono state sufficienti per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

(17) Nel Green Deal europeo la Commissione ha espresso l'intenzione di adottare misure aggiuntive per lottare contro le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo mediante un pacchetto di misure che consentano all'Unione di raggiungere i suoi obiettivi di riduzione delle emissioni. In tale contesto, è opportuno modificare la direttiva 2003/87/CE per includere il settore del trasporto marittimo nell'EU ETS al fine di garantire che tale settore contribuisca agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi che impone ai paesi sviluppati di assumere un ruolo guida adottando obiettivi di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia, mentre i paesi in via di sviluppo sono incoraggiati a progredire nel tempo verso obiettivi di riduzione o limitazione delle emissioni in tutti i settori dell'economia.¹⁸ Considerando che le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale al di fuori dell'Europa dovrebbero, a partire da gennaio 2021, essere limitate da un meccanismo mondiale basato sul mercato, mentre non esiste nessuna iniziativa che limiti o stabilisca un prezzo per le emissioni del trasporto marittimo, è opportuno che l'EU ETS copra una parte delle emissioni derivanti dalle tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo, sapendo che quest'ultimo può adottare misure adeguate per quanto riguarda la parte rimanente delle emissioni. L'estensione dell'EU ETS al settore del trasporto marittimo dovrebbe includere il 50 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte a destinazione di un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro in partenza da un porto che non è sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e il 50 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte partendo da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e arrivando in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, le emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e le emissioni delle navi ormeggiate in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Questo approccio è stato riconosciuto come un modo pratico per risolvere la questione delle responsabilità comuni ma differenziate e delle capacità rispettive, un annoso problema in ambito UNFCCC. La copertura di una parte delle emissioni derivanti dalle tratte sia in entrata che in uscita tra l'Unione e i paesi terzi garantisce l'efficacia dell'EU ETS, in particolare aumentando l'impatto ambientale della misura rispetto a un ambito geografico limitato alle tratte interne dell'UE e limitando nel contempo il rischio di scali di tipo "evasivo" e il rischio di delocalizzazione delle attività di trasbordo al di fuori dell'Unione.

¹⁸ Accordo di Parigi, articolo 4, paragrafo 4.

Per garantire un'integrazione ordinata del settore nell'EU ETS, è opportuno aumentare gradualmente la restituzione delle quote da parte delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni verificate comunicate per il periodo 2024-2026. Per tutelare l'integrità ambientale del sistema, nella misura in cui viene restituito un numero di quote inferiore rispetto alle emissioni verificate per il trasporto marittimo nel corso di tale periodo, una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ogni anno, sarà opportuno cancellare un numero corrispondente di quote. A partire dal 2027 le società di navigazione dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate comunicate nell'anno precedente.

(17 bis) L'ampliamento dell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE al trasporto marittimo comporterà cambiamenti nei costi di questo tipo di trasporto. Tutta l'Unione ne risentirà 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 marittime 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 grande settore marittimo rispetto alle loro dimensioni relative risentiranno maggiormente dell'ampliamento dell'EU ETS al trasporto marittimo. È pertanto opportuno fornire assistenza supplementare 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 delle società di navigazione sotto la responsabilità di diversi Stati membri.

(17 ter) 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 che permette alle navi di classe ghiaccio 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, in modo da consentire una riduzione delle quote che devono essere restituite dalle società di navigazione sulla base della classe ghiaccio delle loro navi fino al 31 dicembre 2030.

(17 quater) Le isole dipendono maggiormente dal trasporto marittimo rispetto alle altre regioni e dipendono dai collegamenti marittimi per la loro connettività. Al fine di aiutare le isole con una popolazione più ridotta a rimanere collegate in seguito all'inclusione delle attività marittime nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, è opportuno prevedere la possibilità di offrire una deroga temporanea all'obbligo di restituzione ai sensi di tale direttiva per le attività di trasporto marittimo con isole aventi una popolazione inferiore a 50 000 abitanti.

(17 quinquies) 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 contribuisce alla pressante necessità di fornire un servizio di interesse generale e di garantire la connettività nonché la coesione economica, sociale e territoriale.

- (17 sexies) Tenendo conto delle caratteristiche specifiche e dei vincoli permanenti delle regioni ultraperiferiche dell'Unione riconosciuti dall'articolo 349 del trattato, e data la loro grande dipendenza dal trasporto marittimo, è opportuno prestare particolare attenzione al mantenimento della loro accessibilità e 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 derivanti 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.
- (18) 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 globale 2028, [...] e in caso di adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale di una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, al fine di tenere conto di tali progressi, in particolare se la misura è sufficientemente ambiziosa e solida. [...] A tal fine, la Commissione dovrebbe presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio senza indugio [...], in qualsiasi momento prima del secondo bilancio globale 2028, vale a dire entro il 30 settembre 2028. In tale relazione la Commissione dovrebbe esaminare tale misura per quanto riguarda la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi e la sua integrità ambientale complessiva. La Commissione dovrebbe esaminare inoltre qualsiasi questione relativa all'eventuale coesistenza o allineamento della presente direttiva rispetto a tale misura [...]. All'occorrenza, la relazione dovrebbe essere accompagnata da una proposta legislativa volta a modificare la presente direttiva, in linea con gli impegni dell'Unione in materia di emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia e allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima, garantendo un'adeguata attuazione della misura mondiale basata sul mercato adottata dall'Organizzazione marittima internazionale, tenendo conto nel contempo della necessità di assicurare la coerenza tra l'EU ETS e la misura mondiale basata sul mercato e di evitare qualsiasi doppio onere significativo che ne derivi.

(18 bis) 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 globale sussiste un rischio di elusione. Gli scali di tipo "evasivo" verso porti al di fuori dell'Unione non solo ridurranno i benefici ambientali derivanti dall'internalizzazione del costo delle emissioni prodotte dalle attività marittime, ma potrebbero anche determinare emissioni aggiuntive a causa della distanza supplementare percorsa per eludere l'applicazione della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno escludere dal concetto 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 evasione è maggiore. Un limite di 300 miglia nautiche costituisce una risposta proporzionata a tale comportamento evasivo, che bilancia l'onere supplementare e il rischio di evasione. Inoltre, l'esclusione dal concetto di porto di scalo dovrebbe riguardare solo le navi portacontainer e i porti la cui attività principale consiste nel trasbordo di container. Per tali spedizioni il rischio di evasione, 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'evasione. Per garantire la proporzionalità e la parità di trattamento della misura, è opportuno tenere conto delle misure in vigore nei paesi terzi che hanno un effetto equivalente a quelle della direttiva 2003/87/CE.

(19) La Commissione dovrebbe riesaminare il funzionamento della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo alla luce dell'esperienza acquisita nella sua applicazione, anche individuando eventuali comportamenti evasivi al fine di prevenirli in una fase iniziale [...], e dovrebbe proporre successivamente misure per garantirne l'efficacia.

(19 bis) Le emissioni di CO₂ costituiscono la grande maggioranza delle emissioni generate dal trasporto marittimo. L'inclusione di ulteriori emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo [...] sin dall'inizio dell'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS è prematura per motivi pratici di ordine amministrativo, ma è probabile che le emissioni di gas a effetto serra diverse dalla CO₂ aumentino nel tempo con lo sviluppo di navi alimentate da gas naturali liquefatti o da altre fonti energetiche, per cui la loro futura inclusione nel sistema ETS sarebbe vantaggiosa per l'integrità ambientale e incentivante per le buone pratiche. Pertanto le emissioni di [...] metano e di protossidi di azoto dovrebbero essere incluse nel regolamento MRV. Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui dovrebbe esaminare la fattibilità e l'efficacia in termini di costi dell'inclusione nella presente direttiva di ulteriori emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo.

(19 ter) Le emissioni del trasporto marittimo prodotte da navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate rappresentano una minoranza delle emissioni del settore, sebbene riguardino un gran numero di navi. L'inclusione di tali navi [...] sin dall'inizio dell'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS è prematura per motivi pratici di ordine amministrativo, ma in futuro migliorerebbe l'efficacia del sistema ETS e ridurrebbe potenzialmente i comportamenti elusivi con l'utilizzo di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate. Pertanto, entro il 31 dicembre 2026 la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui dovrebbe esaminare la fattibilità e l'efficacia in termini di costi dell'inclusione nella presente direttiva delle emissioni prodotte da navi di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate.

(20) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità dell'EU ETS dovrebbe essere la società di navigazione, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che si è assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, così facendo, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento. Questa definizione si basa sulla definizione di "società" di cui all'articolo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2015/757 ed è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'IMO. [...]

(20 bis) Le emissioni di una nave dipendono, tra l'altro, dalle misure di efficienza energetica della nave adottate dall'armatore e dal combustibile, dal carico trasportato, dalla rotta e dalla velocità della nave, che possono essere sotto il controllo di un soggetto diverso dall'armatore. Al momento della negoziazione del contratto, soprattutto questi ultimi aspetti non sarebbero noti e pertanto le emissioni finali della nave disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE sarebbero incerte. Tuttavia, senza un trasferimento dei costi del carbonio al soggetto responsabile dell'esercizio della nave, gli incentivi ad attuare misure operative per l'efficienza nell'uso del combustibile sarebbero limitati. In linea con il principio "chi inquina paga", la società di navigazione dovrebbe pertanto avere il diritto, ai sensi del diritto nazionale, di chiedere il rimborso dei costi derivanti dalla restituzione delle quote al soggetto direttamente responsabile delle decisioni che incidono sulle emissioni di CO₂ 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, nel diritto nazionale, un diritto legale al rimborso per la società di navigazione e il corrispondente accesso alla giustizia per far valere tale diritto. 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 nei confronti dell'autorità di riferimento né sulle misure di esecuzione che potrebbero essere necessarie nei confronti di tale società per garantire il pieno rispetto della direttiva 2003/87/CE.

- (21) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico delle società di navigazione, ognuna di esse dovrebbe essere sotto la responsabilità di uno Stato membro. La Commissione dovrebbe pubblicare un elenco iniziale delle società di navigazione che hanno svolto un'attività marittima che rientra nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, in cui si indichi specificatamente l'autorità di riferimento per ciascuna società di navigazione. L'elenco dovrebbe essere aggiornato almeno ogni due anni per riattribuire le società di navigazione a un'autorità di riferimento diversa se necessario. Per le società di navigazione registrate in uno Stato membro, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro in questione. Per le società di navigazione registrate in un paese terzo, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro in cui la società di navigazione ha registrato il maggior numero stimato di scali nel corso delle tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE negli ultimi quattro anni di monitoraggio. Per le società di navigazione registrate in un paese terzo che non hanno effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE negli ultimi quattro anni di monitoraggio, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro dal quale una nave della società di navigazione è arrivata o ha iniziato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione di tale direttiva. La Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare ogni due anni un elenco delle società di navigazione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, se del caso, specificando l'autorità di riferimento per ciascuna società di navigazione. Al fine di garantire la parità di trattamento delle società di navigazione, gli Stati membri dovrebbero seguire norme armonizzate per l'amministrazione delle società di navigazione di cui sono responsabili, in conformità delle disposizioni dettagliate che saranno stabilite dalla Commissione.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero garantire che le società di navigazione da essi amministrare rispettino le prescrizioni della direttiva 2003/87/CE. Qualora una società di navigazione non ottemperi a detti obblighi e altre misure di esecuzione adottate dall'autorità di riferimento non abbiano garantito l'ottemperanza, gli Stati membri dovrebbero agire in maniera solidale. Come misura di ultima istanza, gli Stati membri dovrebbero poter rifiutare l'ingresso alle navi sotto la responsabilità della società di navigazione in questione, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, che dovrebbe poter deciderne il fermo.

- (23) Le società di navigazione dovrebbero monitorare e comunicare i propri dati sulle emissioni derivanti dalle attività di trasporto marittimo, aggregati a livello di società, conformemente alle norme stabilite nel regolamento (UE) 2015/757. Le relazioni concernenti i dati sulle emissioni aggregati a livello di società dovrebbero essere verificate conformemente alle norme stabilite in tale regolamento. Nell'effettuare le verifiche a livello di società, il verificatore non dovrebbe verificare la relazione sulle emissioni a livello di nave né la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento in questione, in quanto tali comunicazioni a livello di nave saranno già state verificate.
- (24) Sulla base dell'esperienza acquisita con compiti analoghi connessi alla protezione dell'ambiente, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) o un'altra organizzazione competente dovrebbero, se del caso e conformemente al loro mandato, assistere la Commissione e le autorità di riferimento nell'attuazione della direttiva 2003/87/CE. Grazie alla sua esperienza nell'attuazione del regolamento (UE) 2015/757 e dei suoi strumenti informatici, l'EMSA potrebbe assistere le autorità di riferimento, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni generate dalle attività marittime che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, facilitando lo scambio di informazioni o elaborando orientamenti e criteri. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, dovrebbe adoperarsi per sviluppare adeguati strumenti di monitoraggio, nonché orientamenti per agevolare e coordinare le attività di verifica e di esecuzione connesse all'applicazione della presente direttiva al trasporto marittimo. Per quanto possibile, tali strumenti dovrebbero essere messi a disposizione dello Stato membro e dei verificatori al fine di garantire una più efficace applicazione della presente direttiva.
- (25) Il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹ ha modificato l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE per consentire a tutti i gestori di utilizzare tutte le quote rilasciate. La disposizione che stabilisce che le autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra devono contenere un obbligo di restituzione di quote, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), di tale direttiva, dovrebbe essere allineata di conseguenza.

¹⁹ [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 \(GU L 350 del 29.12.2017, pag. 7\).](#)

- (26) Il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione per il 2030 presuppone una riduzione delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS del 61 % rispetto al 2005. Il quantitativo unionale di quote dell'EU ETS deve essere ridotto per creare l'indispensabile segnale di prezzo del carbonio a lungo termine e incentivare il conseguimento di questo livello di decarbonizzazione. A tal fine, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere aumentato, tenendo conto anche dell'inclusione delle emissioni generate dal trasporto marittimo. Queste ultime dovrebbero essere calcolate sulla base delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto marittimo comunicate nell'Unione a norma del regolamento (UE) 2015/757 per il 2018 e il 2019, e adeguate, a partire dall'anno 2021 applicando il fattore di riduzione lineare.
- (27) Tenendo conto che la presente direttiva modifica la direttiva 2003/87/CE per un periodo di attuazione che è iniziato il 1° gennaio 2021, per motivi di prevedibilità, efficacia ambientale e semplicità, la curva più marcata della riduzione lineare dell'EU ETS dal 2021 al 2030 dovrebbe diventare una linea retta, in modo da conseguire riduzioni delle emissioni nell'ambito dell'EU ETS del 61 % entro il 2030, come passo intermedio corretto verso la neutralità climatica in tutti i settori dell'economia dell'Unione nel 2050. Poiché l'aumento del fattore di riduzione lineare può applicarsi solo a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva, una riduzione una tantum del quantitativo di quote dovrebbe consentire di ridurre il quantitativo totale di quote in modo che corrisponda al livello di riduzione annuale ottenuto a partire dal 2021.
- (28) Per conseguire gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima occorreranno ingenti risorse pubbliche nell'UE e stanziamenti dei bilanci nazionali da destinare alla transizione climatica. Per integrare e rafforzare le spese significative connesse al clima iscritte nel bilancio dell'UE, tutti i proventi delle aste che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione, ad eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio, dovrebbero essere utilizzati per conseguire obiettivi legati al clima. I proventi possono, ad esempio, essere utilizzati per far fronte all'impatto sociale per le famiglie a reddito medio-basso riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo.

(28 bis) Inoltre, per affrontare gli effetti distributivi e sociali della transizione negli Stati membri a basso reddito, è opportuno utilizzare un quantitativo supplementare pari a 2,5 % del quantitativo di quote per l'insieme dell'Unione dal [anno di entrata in vigore della direttiva] al 2030 per finanziare la transizione energetica degli Stati membri il cui prodotto interno lordo (PIL) pro capite è inferiore al [...] 75% della media dell'Unione nel periodo 2016-2018, attraverso il Fondo per la modernizzazione di cui all'articolo 10 quinquies della direttiva 2003/87/CE.

(30) Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), istituito a norma del regolamento (UE) [...] del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰, è un'alternativa all'assegnazione gratuita di quote per far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I settori e sottosettori oggetto di tale misura non dovrebbero beneficiare dell'assegnazione a titolo gratuito. Tuttavia, è necessaria una eliminazione graduale e transitoria delle quote a titolo gratuito per consentire ai produttori, agli importatori e agli operatori commerciali di adeguarsi al nuovo regime. Nella fase di introduzione graduale del CBAM, la riduzione dell'assegnazione gratuita di quote dovrebbe essere attuata applicando un fattore all'assegnazione a titolo gratuito per i settori del CBAM. Questa percentuale (fattore CBAM) dovrebbe essere del 100 % nel corso del periodo transitorio tra l'entrata in vigore del [regolamento CBAM] e il 2025, [...] e dovrebbe essere ridotta di 5 punti percentuali all'anno dal 2026 al 2028, di 10 punti percentuali all'anno dal 2029 al 2032 e di 15 punti percentuali dal 2033 per giungere allo 0 %, ossia all'eliminazione dell'assegnazione gratuita entro il decimo anno. I pertinenti atti delegati sull'assegnazione gratuita dovrebbero essere adeguati di conseguenza per i settori e 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) sarà messa all'asta e i proventi confluiranno nel Fondo per l'innovazione, in modo da sostenere l'innovazione nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, nella cattura e nell'utilizzo del carbonio ("CCU"), nella cattura e nello stoccaggio geologico del carbonio ("CCS"), nell'energia rinnovabile e nello stoccaggio di energia, secondo modalità che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Particolare attenzione dovrebbe essere prestata ai progetti nei settori CBAM. Per rispettare la percentuale di quote assegnate a titolo gratuito disponibili per i settori non CBAM, il quantitativo finale da detrarre dall'assegnazione gratuita e da mettere all'asta dovrebbe essere calcolato in base alla proporzione che la domanda CBAM rappresenta rispetto al fabbisogno di assegnazioni gratuite di tutti i settori che ne beneficiano.

²⁰ [si prega di inserire il riferimento completo della GU]

- (31) Al fine di rispecchiare meglio il progresso tecnologico e adeguare i valori corrispondenti dei parametri di riferimento al periodo di assegnazione pertinente, garantendo nel contempo incentivi alla riduzione delle emissioni e ricompensando adeguatamente l'innovazione, l'adeguamento massimo dei valori dei parametri di riferimento dovrebbe essere aumentato da 1,6 % a 2,5 % all'anno. Per il periodo dal 2026 al 2030 i valori dei parametri di riferimento dovrebbero essere adeguati all'interno di un intervallo tra il 4 e il 50 % rispetto al valore applicabile nel periodo dal 2013 al 2020.
- (32) Un approccio globale all'innovazione è essenziale per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo. A livello dell'UE, le attività di ricerca e innovazione necessarie sono sostenute, tra l'altro, dal programma Orizzonte Europa che prevede finanziamenti significativi e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'ETS. Gli Stati membri dovrebbero garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino le innovazioni e siano tecnologicamente neutrali.
- (33) L'ambito di applicazione del Fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere esteso per sostenere l'innovazione nelle tecnologie e nei processi a basse emissioni di carbonio connessi al consumo di combustibili nei settori degli edifici e del trasporto stradale. Inoltre, il Fondo per l'innovazione dovrebbe servire a sostenere gli investimenti volti a decarbonizzare il settore del trasporto marittimo, compresi gli investimenti in combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, nonché gli investimenti nelle tecnologie di propulsione a zero emissioni come le tecnologie eoliche. Al fine di garantire la disponibilità di finanziamenti sufficienti per l'innovazione in questo ambito di applicazione ampliato, il Fondo per l'innovazione dovrebbe essere integrato con 50 milioni di quote, provenienti in parte dalle quote che altrimenti potrebbero essere messe all'asta e in parte dalle quote che altrimenti potrebbero essere assegnate gratuitamente, in funzione dell'attuale percentuale di finanziamento fornita da ciascuna fonte al Fondo per l'innovazione.

(34) A norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2019/1122 della Commissione²¹, se gli operatori aerei non effettuano più voli coperti dall'EU ETS, ai loro conti è assegnato lo stato "escluso" e da tali conti non si possono più avviare procedure. Al fine di preservare l'integrità ambientale del sistema, le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della chiusura dei loro conti dovrebbero essere utilizzate per coprire eventuali carenze nelle restituzioni da parte di tali operatori e le quote rimanenti dovrebbero essere utilizzate per accelerare la lotta contro i cambiamenti climatici immettendole nel Fondo per l'innovazione.

(34 bis) 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, tra l'altro, sostenere attività volte a migliorare la qualità delle proposte di progetti situati negli Stati membri menzionati, ad esempio attraverso la condivisione di informazioni, insegnamenti tratti e migliori pratiche, nonché a promuovere le attività dei punti di contatto nazionali. Altre misure che perseguono lo stesso obiettivo sarebbero la sensibilizzazione in merito alle possibilità di finanziamento e 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.

(34 ter) 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. Tale relazione dovrebbe includere informazioni sui progressi compiuti verso una copertura geografica efficace e basata sulla qualità in tutta l'Unione e dovrebbe essere accompagnata, se necessario, dall'analisi di eventuali misure correttive. Previo accordo dei richiedenti, la Commissione dovrebbe informare gli Stati membri delle domande di finanziamento di progetti a titolo del Fondo per l'innovazione nei rispettivi territori e fornire loro informazioni dettagliate su tali domande al fine di agevolare gli Stati membri nel coordinamento del sostegno ai progetti.

²¹ [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 \(GU L 177 del 2.7.2019, pag. 3\).](#)

- (35) I contratti per differenza di carbonio (CCD) sono un elemento importante per incentivare la riduzione delle emissioni nell'industria, in quanto offrono la possibilità di garantire agli investitori in tecnologie innovative rispettose del clima un prezzo che ricompensa le riduzioni delle emissioni di CO₂ in misura maggiore rispetto agli attuali livelli di prezzo nell'EU ETS. Sarebbe opportuno ampliare la gamma delle misure che il Fondo per l'innovazione può finanziare in modo da sostenere i progetti attraverso meccanismi di gara competitivi quali i CCD. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati concernenti le regole specifiche applicabili a questo tipo di sostegno.
- (36) Se l'attività di un impianto è temporaneamente sospesa, l'assegnazione gratuita è adeguata ai livelli di attività che devono obbligatoriamente essere comunicati annualmente. Le autorità competenti inoltre possono sospendere il rilascio di quote di emissioni agli impianti che hanno sospeso l'attività fintanto che non dispongono di prove che l'impianto riprenderà le attività. Pertanto, i gestori non dovrebbero più essere tenuti a dimostrare all'autorità competente che il loro impianto riprenderà la produzione entro un periodo di tempo determinato e ragionevole in caso di sospensione temporanea delle attività.
- (37) Le correzioni delle quote assegnate a titolo gratuito agli impianti fissi a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE possono richiedere la concessione di quote supplementari a titolo gratuito o il rtrasferimento delle quote eccedentarie. Le quote accantonate per i nuovi entranti a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere utilizzate a tal fine.

(38) L'ambito di applicazione del Fondo per la modernizzazione dovrebbe essere allineato agli obiettivi climatici più recenti dell'Unione, imponendo che gli investimenti siano coerenti con gli obiettivi del Green Deal europeo e del regolamento (UE) 2021/1119 ed eliminando il sostegno a qualsiasi investimento connesso ai combustibili fossili, ad eccezione delle quote volontariamente trasferite al Fondo per la modernizzazione in conformità dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 4. Inoltre, il sostegno ai combustibili fossili dovrebbe continuare a essere possibile con le entrate provenienti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma, a determinate condizioni, in particolare se l'attività è considerata ecosostenibile ai sensi del regolamento (UE) 2020/852 e per quanto riguarda le quote messe all'asta fino al 2029, in modo da garantire la coerenza con tale regolamento e le misure adottate a norma dello stesso. Inoltre, sarebbe opportuno portare all'80 % la percentuale del Fondo per la modernizzazione che deve essere destinata agli investimenti prioritari; l'efficienza energetica dovrebbe essere considerata un settore prioritario sul versante della domanda, anche nei settori dell'industria, dei trasporti, degli edifici, dell'agricoltura e dei rifiuti; e il riscaldamento e raffrescamento da fonti energetiche rinnovabili e il sostegno alle famiglie per affrontare la povertà energetica, anche nelle zone rurali e remote, dovrebbero essere inclusi nell'ambito di applicazione degli investimenti prioritari. 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 riduzione delle emissioni e di costi di abbattimento.

- (39) Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione²² 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 Consiglio²³ la legislazione sui criteri di sostenibilità per la biomassa è diventata più complessa, il conferimento di competenze di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere esplicitamente esteso all'adozione degli adeguamenti necessari per l'applicazione nell'EU ETS di criteri di sostenibilità concernenti la biomassa, compresi i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa. Inoltre, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti di esecuzione per precisare come si debba contabilizzare lo stoccaggio di emissioni provenienti da miscele di biomassa con un fattore di emissione zero e di biomassa il cui fattore di emissione non è pari a zero.
- (40) I combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica e i combustibili da carbonio riciclato possono essere importanti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra in settori difficili da decarbonizzare. Se i combustibili da carbonio riciclato e i combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica sono prodotti a partire da biossido di carbonio catturato nell'ambito di un'attività disciplinata dalla presente direttiva, le emissioni dovrebbero essere contabilizzate nell'ambito di tale attività. Per garantire che i combustibili rinnovabili di origine non biologica e i combustibili da carbonio riciclato contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra ed evitare doppi conteggi per i combustibili in questione, è opportuno estendere esplicitamente la delega di cui all'articolo 14, paragrafo 1, all'adozione da parte della Commissione di atti di esecuzione che stabiliscono gli adeguamenti necessari per stabilire in che modo occorre contabilizzare l'eventuale rilascio di biossido di carbonio e per evitare il doppio conteggio al fine di garantire che siano predisposti incentivi adeguati, tenendo conto anche del trattamento di tali combustibili a norma della direttiva (UE) 2018/2001.

²² 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).

²³ 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).

- (41) Considerato che molto probabilmente il biossido di carbonio potrà essere trasportato anche con mezzi diversi dalle condutture, ad esempio via nave e camion, l'attuale ambito di applicazione dell'allegato I della direttiva 2003/87/CE concernente il trasporto di gas a effetto serra a fini di stoccaggio dovrebbe essere esteso a tutti i mezzi di trasporto per ragioni di parità di trattamento e indipendentemente dal fatto che il mezzo di trasporto sia coperto dall'EU ETS. Se le emissioni derivanti dal trasporto sono coperte anche da un'altra attività ai sensi della direttiva 2003/87/CE, le emissioni dovrebbero essere contabilizzate nell'ambito di tale altra attività per evitare doppi conteggi.

(42) L'esclusione dall'EU ETS degli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa ha portato a situazioni in cui gli impianti che bruciano una percentuale elevata di biomassa hanno realizzato profitti eccezionali avendo ricevuto quote a titolo gratuito notevolmente superiori alle emissioni effettive. Per questa ragione, per la combustione della biomassa con un fattore di emissione pari a zero sarebbe opportuno introdurre un valore soglia al di sopra del quale gli impianti sono esclusi dall'EU ETS. [...]. L'introduzione di una soglia fornirà maggiore certezza in merito agli impianti che rientrano nell'ambito di applicazione dell'ETS e consentirà 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 % garantisce che, se un impianto utilizza combustibili fossili al fine di rimanere nell'ambito di applicazione dell'ETS per beneficiare delle quote assegnate a titolo gratuito, i costi del carbonio connessi all'uso di tali combustibili fossili saranno sufficientemente importanti da fungere da disincentivo. Tale soglia garantirà 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 nel campo di applicazione dell'ETS fino a quando il loro utilizzo di biomassa sostenibile sia a tal punto sostanziale che l'inclusione nell'ETS non è più giustificata. Inoltre, l'esperienza passata 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.

(42 bis) Al fine di incentivare la diffusione di tecnologie a basse emissioni di carbonio, gli Stati membri offrono ai gestori la possibilità di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino alla fine del periodo quinquennale pertinente di cui all'articolo 11, paragrafo 1, 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.

(42 ter) L'assegnazione dinamica introdotta nella direttiva (UE) 2018/410 e resa operativa nel regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione ha migliorato l'efficienza e gli incentivi offerti dall'assegnazione gratuita, ma ha aumentato il lavoro amministrativo e ha reso non operativa la data storica di rilascio dell'assegnazione gratuita del 28 febbraio. Al fine di tenere maggiormente conto dell'assegnazione dinamica, è opportuno apportare adeguamenti al ciclo di conformità.

(42 quater) 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 assegnare quote supplementari a titolo gratuito per un periodo transitorio agli impianti di teleriscaldamento in tali Stati membri e investire il valore aggiuntivo dell'assegnazione gratuita 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 previste nei piani in materia di neutralità climatica che i gestori devono elaborare per i loro impianti.

- (43) La comunicazione della Commissione "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa"²⁴ richiama l'attenzione sulla sfida particolarmente impegnativa di ridurre le emissioni nei settori del trasporto stradale e degli edifici. Per questa ragione la Commissione ha annunciato che un ulteriore ampliamento dello scambio di quote di emissione potrebbe includere le emissioni prodotte dal trasporto stradale e dagli edifici. Lo scambio di quote di emissione per questi due nuovi settori sarebbe istituito nell'ambito di un sistema separato ma contiguo. In questo modo si eviterebbe di alterare il corretto funzionamento dello scambio di quote di emissione nei settori degli impianti fissi e del trasporto aereo. Il nuovo sistema è accompagnato da politiche e misure complementari che proteggono da impatti indebiti sui prezzi, condizionano le aspettative degli operatori di mercato e mirano ad ottenere un segnale del prezzo del carbonio per l'intera economia. Le esperienze passate hanno dimostrato che lo sviluppo di un nuovo mercato richiede un sistema efficace di monitoraggio, comunicazione e verifica. Al fine di garantire sinergie e coerenza con l'infrastruttura unionale esistente per l'EU ETS che copre le emissioni degli impianti fissi e del trasporto aereo, è opportuno istituire lo scambio di quote di emissioni per i settori del trasporto stradale e degli edifici mediante una modifica della direttiva 2003/87/CE.
- (44) Al fine di istituire il quadro di attuazione necessario e mettere a punto un calendario ragionevole per il conseguimento dell'obiettivo 2030, lo scambio di quote di emissioni nei due nuovi settori dovrebbe iniziare nel 2025. Nel corso 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 questi soggetti dovrebbero essere applicabili a decorrere dal [...] 2027. Procedendo secondo questo calendario si potrà avviare lo scambio di quote di emissione in questi settori in modo ordinato ed efficiente. Si garantirà inoltre la disponibilità di misure degli Stati membri che garantiranno un'introduzione socialmente equa dello scambio di quote di emissione dell'UE nei due settori, in modo da attenuare l'impatto del prezzo del carbonio sulle famiglie vulnerabili e sugli utenti dei trasporti.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) Dato il numero molto elevato di emettitori di dimensioni ridotte nei settori degli edifici e del trasporto stradale, non è possibile stabilire il punto di regolamentazione a livello dei soggetti che emettono direttamente gas a effetto serra, come avviene invece per gli impianti fissi e il trasporto aereo. Pertanto, per ragioni di fattibilità tecnica e di efficienza amministrativa, è più opportuno fissare il punto di regolamentazione più a monte della catena di approvvigionamento. L'atto che fa scattare l'obbligo di conformità nell'ambito del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissione dovrebbe essere l'immissione in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei settori degli edifici e del trasporto stradale, compresa la combustione nel trasporto stradale di gas a effetto serra destinati allo stoccaggio geologico. Per evitare una doppia copertura, l'immissione in consumo di combustibili utilizzati in altre attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE non dovrebbe essere coperta.
- (46) I soggetti regolamentati nei due nuovi settori e il punto di regolamentazione dovrebbero essere definiti in linea con il sistema delle accise istituito dalla direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio²⁵, con i necessari adeguamenti, visto che tale direttiva istituisce già un solido sistema di controllo per tutti i quantitativi di combustibili immessi in consumo ai fini del pagamento delle accise. Gli utilizzatori finali di combustibili in tali settori non dovrebbero essere soggetti agli obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE.
- (47) I soggetti regolamentati che rientrano nel campo di applicazione dello scambio di quote di emissioni nei settori degli edifici e del trasporto stradale dovrebbero essere soggetti a prescrizioni in materia di autorizzazione delle emissioni di gas a effetto serra analoghe a quelle vigenti per i gestori di impianti fissi. È necessario stabilire delle regole sulle domande di autorizzazione, le condizioni per il rilascio, il loro contenuto e riesame e qualsiasi modifica relativa al soggetto regolamentato. Affinché il nuovo sistema venga avviato in modo ordinato, gli Stati membri dovrebbero garantire che i soggetti regolamentati che rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo scambio di quote di emissioni dispongano di un'autorizzazione valida a partire dall'avvio del sistema nel 2025.

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

- (48) La quantità totale di quote per il nuovo sistema di scambio di quote di emissioni dovrebbe seguire una traiettoria lineare per raggiungere l'obiettivo 2030 di riduzione delle emissioni, tenendo conto del contributo efficiente sotto il profilo dei costi del settore degli edifici e del trasporto stradale alla riduzione delle emissioni del 43 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. La quantità totale di quote dovrebbe essere stabilita per la prima volta nel [...] 2027, al fine di una traiettoria che inizierà nel 2024 a partire dal valore dei limiti di emissione di quell'anno (1 109 304 000 t di CO₂), calcolati conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ sulla base delle emissioni di riferimento per tali settori per il periodo dal 2016 al 2018. Di conseguenza, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere fissato a 5,15 %. A partire dal 2028 il quantitativo totale di quote dovrebbe essere stabilito sulla base della media delle emissioni medie comunicate per gli anni 2024, 2025 e 2026 e dovrebbe diminuire della stessa riduzione annuale assoluta stabilita a partire dal 2024, che corrisponde a un fattore lineare di riduzione di 5,43 % rispetto al valore comparabile del 2025 della traiettoria in questione. Se queste emissioni sono significativamente superiori a questo valore della traiettoria e se la divergenza non è dovuta a piccole differenze nelle metodologie di misurazione delle emissioni, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere adattato per ottenere la riduzione delle emissioni richiesta nel 2030.
- (49) La vendita all'asta delle quote è il metodo più semplice e più efficiente dal punto di vista economico per l'assegnazione delle quote di emissioni e consente anche di evitare profitti eccezionali. Sia il settore degli edifici 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 gli edifici e il trasporto stradale dovrebbero essere assegnate solo mediante vendite all'asta, senza assegnazioni gratuite.

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

- (50) Al fine di garantire un avvio ordinato dello scambio di quote di emissioni nei settori degli edifici e del trasporto stradale e tenendo conto dell'esigenza dei soggetti regolamentati di aprire coperture o comprare in anticipo quote al fine di ridurre i loro rischi in materia di prezzi o liquidità, nella fase iniziale occorrerebbe vendere all'asta un quantitativo superiore di quote. Nel [...] 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 se le emissioni diminuiscono in linea con le esigenze di riduzione, sia nel caso in cui le riduzioni delle emissioni si concretizzino solo progressivamente. Le regole dettagliate per l'anticipazione del volume d'asta devono essere stabilite in un atto delegato relativo alle vendite all'asta, adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.
- (51) Le norme in materia di distribuzione delle quote d'asta sono particolarmente pertinenti per i proventi delle aste che andrebbero a beneficio degli Stati membri, soprattutto vista la necessità di rafforzare la capacità degli Stati membri di far fronte agli impatti sociali di un segnale del prezzo del carbonio nei settori degli edifici e del trasporto stradale. Nonostante i due settori abbiano caratteristiche molto diverse, è opportuno stabilire una regola comune di distribuzione simile a quella applicabile agli impianti fissi. La maggior parte delle quote dovrebbe essere ripartita tra tutti gli Stati membri sulla base della distribuzione media delle emissioni nei settori interessati nel periodo dal 2016 al 2018.

(52) L'introduzione del prezzo del carbonio nei trasporti stradali e nel settore degli edifici dovrebbe essere accompagnata da un'effettiva compensazione sociale, in particolare in considerazione dei livelli di povertà energetica già esistenti. Nel 2018 circa 34 milioni di europei hanno dichiarato di non essere in grado di riscaldare adeguatamente le loro abitazioni e in un'indagine condotta nel 2019 a livello dell'UE il 6,9 % della popolazione dell'Unione ha dichiarato di non poter permettersi di scaldare sufficientemente la propria abitazione²⁷. Per ottenere una compensazione sociale e distributiva efficace, gli Stati membri dovrebbero [...] spendere i proventi delle aste per scopi connessi al clima e all'energia (già precisati per lo scambio di quote di emissioni esistente), **comprese le spese per la gestione dello scambio di quote di emissioni a norma della direttiva 2003/87**, ma anche per le misure aggiunte specificamente per affrontare le problematiche legate ai nuovi settori del trasporto stradale e degli edifici, comprese le misure strategiche collegate di cui alla direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸. Nell'esiguo numero di casi in cui non può essere escluso il doppio conteggio tra le emissioni nell'ETS esistente e il nuovo sistema per i settori del trasporto stradale e degli edifici, gli Stati membri dovrebbero utilizzare tali entrate per compensare l'inevitabile doppio conteggio conformemente al diritto dell'Unione e dovrebbero pertanto essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per garantire condizioni uniformi. I proventi delle aste dovrebbero inoltre essere utilizzati per far fronte agli aspetti sociali del sistema di scambio delle quote di emissione per i nuovi settori, con particolare attenzione alle famiglie vulnerabili, alle microimprese e agli utenti dei trasporti. In quest'ottica, un nuovo Fondo sociale per il clima fornirà finanziamenti specifici agli Stati membri per sostenere i cittadini europei più colpiti o a rischio di povertà energetica o di mobilità. Il Fondo promuoverà l'equità e la solidarietà tra gli Stati membri e al loro interno, riducendo nel contempo il rischio di povertà energetica e di mobilità durante la transizione. Si baserà sui meccanismi di solidarietà esistenti e li integrerà. [Le risorse del nuovo Fondo corrisponderanno, in linea di principio, al 25 % delle entrate previste del nuovo sistema di scambio delle quote di emissione nel periodo 2026-2032 e saranno attuate sulla base dei piani sociali per il clima che gli Stati membri dovrebbero presentare a norma del regolamento (UE) 20.../nn del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹.] Inoltre, ogni Stato membro dovrebbe utilizzare i proventi delle aste anche per finanziare una parte dei costi del piano sociale nazionale per il clima.

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

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

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

- (53) Le comunicazioni sull'uso dei proventi delle aste dovrebbero essere allineate alle modalità di comunicazione di cui al regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰.
- (54) L'innovazione e lo sviluppo di nuove tecnologie a basse emissioni di carbonio nei settori degli edifici e del trasporto stradale sono fondamentali per garantire un contributo efficiente sotto il profilo dei costi di tali settori alle riduzioni delle emissioni previste. Pertanto 150 milioni di quote derivanti dallo scambio di quote di emissioni nei settori degli edifici e del trasporto stradale dovrebbero essere messe a disposizione del Fondo per l'innovazione, al fine di incentivare riduzioni delle emissioni efficienti sotto il profilo dei costi.
- (55) I soggetti regolamentati che partecipano allo scambio di quote di emissioni nei settori degli edifici e del trasporto stradale dovrebbero restituire, per le loro emissioni verificate, quote corrispondenti alle quantità di combustibili che hanno immesso in consumo. A partire dal [...] 2027 dovrebbero cominciare a restituire le quote per le loro emissioni verificate. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno rendere applicabile allo scambio di quote di emissioni per gli edifici e il trasporto stradale una serie di norme applicabili all'attuale sistema di scambio di quote di emissione per gli impianti fissi e il trasporto aereo, con gli adeguamenti necessari. Sono comprese in particolare le regole sul trasferimento, la restituzione e la cancellazione delle quote, nonché le norme sulla validità delle quote, le sanzioni, le autorità competenti e gli obblighi di comunicazione degli Stati membri.

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

(55 bis) Taluni Stati membri dispongono già di tasse nazionali sul carbonio che applicano ai settori del trasporto stradale e degli edifici. È pertanto opportuno introdurre una deroga temporanea sino alla fine del 2030. Per garantire gli obiettivi della direttiva 2003/87/CE e la coerenza del nuovo sistema di scambio di quote di emissione, 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 applicarsi solo all'obbligo di restituzione dei soggetti regolamentati che pagano tale tassa. Per garantire la stabilità e la trasparenza del sistema, la tassa nazionale, comprese le relative aliquote d'imposta, dovrebbe essere notificata alla Commissione al 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, se istituita a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE, una risorsa propria basata sui proventi della vendita all'asta nel quadro dell'ETS nei settori del trasporto stradale e degli edifici.

(56) Affinché lo scambio di quote di emissioni nei settori degli edifici e del trasporto stradale sia efficace, si dovrebbe poter monitorare le emissioni con un elevato grado di certezza e a costi ragionevoli. Le emissioni dovrebbero essere attribuite ai soggetti regolamentati sulla base dei quantitativi di combustibile immessi in consumo applicando un fattore di emissione. I soggetti regolamentati dovrebbero essere in grado di identificare e differenziare in modo affidabile e accurato i settori in cui i combustibili sono immessi in consumo, nonché gli utilizzatori finali dei combustibili, al fine di evitare effetti indesiderati, quali il doppio onere. Per disporre di dati sufficienti ai fini della quantificazione del numero totale di quote per il periodo dal 2028 al 2030, i soggetti regolamentati titolari di un'autorizzazione al momento dell'avvio del sistema nel 2025 dovrebbero comunicare i loro dati sulle emissioni storiche per il 2024.

(57) È opportuno introdurre misure per ovviare al rischio potenziale di aumenti eccessivi dei prezzi che, se particolarmente elevati all'inizio dello scambio di quote di emissione nel settore degli edifici e dei trasporti stradali, potrebbero compromettere la disponibilità delle famiglie e dei singoli individui a investire nella riduzione delle loro emissioni di gas a effetto serra. Tali misure dovrebbero integrare le misure di salvaguardia previste dalla riserva stabilizzatrice del mercato istituita con decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹, che è diventata operativa nel 2019. Il mercato continuerà a determinare il prezzo del carbonio, mentre le misure di salvaguardia saranno attivate da un meccanismo automatico fondato su regole, in base al quale le quote saranno svincolate dalla riserva stabilizzatrice del mercato solo se saranno soddisfatte alcune condizioni concrete di attivazione basate sull'aumento del prezzo medio delle quote. Anche questo meccanismo aggiuntivo dovrebbe essere altamente reattivo, al fine di far fronte all'eccessiva volatilità dovuta a fattori diversi dai cambiamenti dei fondamentali di mercato. Le misure dovrebbero essere adattate in funzione dei diversi livelli di aumento eccessivo dei prezzi, determinando gradi diversi di intervento. Le condizioni di attivazione dovrebbero essere attentamente monitorate dalla Commissione che dovrebbe adottare rapidamente le misure non appena le condizioni sono soddisfatte. Ciò non pregiudica eventuali misure di accompagnamento che gli Stati membri possono adottare per far fronte agli effetti sociali negativi.

³¹ Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra e recante modifica della direttiva 2003/87/CE (GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1).

- (58) L'applicazione dello scambio di quote di emissione nei settori degli edifici e del trasporto stradale dovrebbe essere monitorata dalla Commissione, anche per quanto concerne il grado di convergenza dei prezzi con l'ETS esistente, e, se necessario, si dovrebbe proporre al Parlamento europeo e al Consiglio una revisione del sistema al fine di migliorare l'efficacia, la gestione e l'applicazione pratica dello scambio di quote di emissioni per tali settori sulla base delle conoscenze acquisite e di rafforzare la convergenza dei prezzi. La Commissione sarà tenuta a presentare la prima relazione su tali aspetti entro il 1° gennaio 2028.
- (59) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dell'articolo 3 octies quinquies, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 3 ter, e dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. Per garantire sinergie con il quadro normativo esistente, il conferimento di competenze di esecuzione di cui agli articoli 14 e 15 di tale direttiva dovrebbe essere esteso ai settori del trasporto stradale e degli edifici. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³².

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

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

³³ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

- (62) Considerata la necessità di inviare un segnale più forte per incoraggiare gli investimenti a favore della riduzione delle emissioni in maniera efficace sotto il profilo dei costi e al fine di rafforzare l'EU ETS, è opportuno modificare la decisione (UE) 2015/1814 in modo da aumentare i tassi percentuali per la determinazione del numero di quote da immettere ogni anno nella riserva. Inoltre, per livelli inferiori del TNAC, l'immissione dovrebbe essere pari alla differenza tra il TNAC e la soglia che determina l'immissione di quote. In tal modo si eviterebbe la grande incertezza riguardo ai volumi d'asta che si verifica quando il TNAC è vicino alla soglia e si garantirebbe nel contempo che l'eccedenza raggiunga il volume entro il quale si ritiene che il mercato del carbonio operi in modo equilibrato.
- (63) Inoltre, al fine di garantire la prevedibilità del livello di quote che rimane nella riserva stabilizzatrice del mercato dopo l'invalidamento, l'invalidamento delle quote nella riserva non dovrebbe più dipendere dai volumi d'asta dell'anno precedente. Il numero di quote nella riserva dovrebbe pertanto essere fissato a 400 milioni di quote che corrisponde alla soglia inferiore applicabile al valore del TNAC.
- (64) Dall'analisi della valutazione d'impatto che accompagna la presente direttiva è emerso che la domanda netta del trasporto aereo dovrebbe essere inclusa nel numero totale di quote in circolazione. Inoltre, poiché le quote del trasporto aereo possono essere utilizzate con le stesse modalità delle quote generali, l'inclusione del trasporto aereo nella riserva ne farebbe uno strumento più preciso e quindi più efficace per garantire la stabilità del mercato. Il calcolo del numero totale di quote in circolazione dovrebbe includere le emissioni del trasporto aereo e le quote rilasciate per il trasporto aereo a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva.
- (65) Al fine di chiarire il calcolo del numero totale di quote in circolazione (TNAC), la decisione (UE) 2015/1814 dovrebbe specificare che solo le quote rilasciate e non immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato sono incluse nell'offerta di quote. Inoltre, la formula non dovrebbe più sottrarre dall'offerta di quote il numero di quote immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato. Questa modifica non avrebbe alcun impatto sostanziale sul risultato del calcolo del TNAC, compresi i calcoli precedenti del TNAC, né sulla riserva.

- (66) Al fine di attenuare il rischio di squilibri dell'offerta e della domanda associati all'avvio del sistema di scambio di quote di emissioni per i settori degli edifici e del trasporto stradale, nonché rendere lo scambio più resistente agli shock del mercato, è opportuno applicare a questi nuovi settori il meccanismo regolamentato della riserva stabilizzatrice del mercato. Affinché tale riserva sia operativa sin dall'avvio del sistema, dovrebbe beneficiare di una dotazione iniziale di 600 milioni di quote per lo scambio di quote di emissioni nei settori del trasporto stradale e degli edifici. Le soglie iniziali minime e massime, che determinano lo svincolo o l'immissione di quote nella riserva, dovrebbero essere soggette a una clausola di revisione generale. Altri elementi, quali la pubblicazione del numero totale di quote in circolazione o il quantitativo di quote svincolate o integrate nella riserva, dovrebbero seguire le regole della riserva per altri settori.
- (67) È necessario modificare il regolamento (UE) 2015/757 per tenere conto dell'inclusione del settore del trasporto marittimo nell'EU ETS. È opportuno modificare il regolamento (UE) 2015/757 per introdurre l'obbligo per le imprese di comunicare i dati aggregati sulle emissioni a livello di società e di trasmettere all'autorità di riferimento responsabile, per approvazione, i piani di monitoraggio verificati e i dati aggregati sulle emissioni a livello di società. Per garantire coerenza nell'amministrazione e nell'applicazione, il soggetto responsabile della conformità al presente regolamento dovrebbe essere lo stesso responsabile della conformità alla direttiva 2003/87/CE. Inoltre alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare i metodi di monitoraggio delle emissioni [...] e le norme in materia di monitoraggio, nonché ogni altra informazione pertinente di cui al regolamento (UE) 2015/757, al fine di garantire l'adeguato funzionamento dell'EU ETS a livello amministrativo e per integrare nel regolamento (UE) 2015/757 le norme per l'approvazione dei piani di monitoraggio e delle relative modifiche da parte delle autorità di riferimento, le norme per il monitoraggio, la comunicazione e la trasmissione dei dati sulle emissioni aggregate a livello di società e le regole per la verifica dei dati sulle emissioni aggregate a livello di società e per la presentazione di una dichiarazione di verifica riguardo a questi dati. I dati monitorati, comunicati e verificati a norma del regolamento (UE) 2015/757 possono anche essere utilizzati ai fini della conformità con altre disposizioni del diritto dell'Unione che impongono il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle stesse informazioni concernenti le navi.

(67 bis) 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 a questo obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per tutti i settori dell'economia all'orizzonte 2030 mediante un meccanismo unionale 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 articolo³⁴.

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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

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

"1. La presente direttiva si applica alle attività elencate negli allegati I e III e ai gas a effetto serra elencati nell'allegato II. Qualora un impianto incluso nell'ambito di applicazione dell'EU ETS in quanto si avvale di unità di combustione con potenza termica nominale totale superiore a 20 MW modifichi i propri processi produttivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e non raggiunga più questa soglia, lo Stato membro offre al gestore la possibilità di [...]rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino alla fine del periodo quinquennale pertinente di cui all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, successivo alla modifica del processo di produzione. Lo Stato membro interessato notifica alla Commissione le modifiche rispetto all'elenco presentato alla Commissione a norma dell'articolo 11, paragrafo 1.

³⁴ Considerando standard in materia di sussidiarietà e proporzionalità.

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

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

2) L'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

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

c) la lettera u) è soppressa;

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

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

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

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

w bis) "porto di scalo": il porto in cui una nave si ferma per caricare o scaricare merci o imbarcare o sbarcare passeggeri, considerando che sono esclusi le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare l'equipaggio, effettuare una sosta in bacino di carenaggio o riparazioni alla nave e/o alle sue attrezzature, le soste in porto perché la nave necessita assistenza o è in situazione di pericolo, o 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 di portacontainer in un porto di trasbordo di container limitrofo elencato nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 3 octies, paragrafo 1;

w ter) "nave da crociera": nave passeggeri che non dispone di un ponte di carico, progettata esclusivamente per il trasporto commerciale di passeggeri con possibilità di pernottamento su una tratta marittima;

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

- i) se il combustibile passa attraverso un deposito fiscale quale definito all'articolo 3, paragrafo 11, della direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio(*), il depositario autorizzato quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva, debitore dell'accisa divenuta esigibile a norma dell'articolo 7 di detta direttiva;

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

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

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

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

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

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

"TRASPORTI AEREI E MARITTIMI"

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

"Articolo 3 bis

Ambito di applicazione

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

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

"Articolo 3 septies

Piani di monitoraggio e comunicazione

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

Ambito di applicazione per le attività di trasporto marittimo

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

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

Tali atti di esecuzione elencano i porti di trasbordo di container limitrofi situati al di fuori dell'Unione, ma a meno di 300 miglia nautiche dal territorio dell'Unione, nei quali la quota di trasbordo di container, misurata in unità equivalenti a venti piedi, supera il 65 % del traffico totale di container di tale porto durante l'ultimo periodo di dodici mesi per il quale sono disponibili dati pertinenti. Ai fini del presente paragrafo, i container sono considerati trasbordati quando sono scaricati da una nave al porto al solo scopo di caricarli su un'altra nave. L'elenco non comprende i porti situati in un paese terzo che applicano 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.

2. Gli articoli 9, 9 bis e 10 si applicano alle attività di trasporto marittimo nello stesso modo in cui si applicano ad altre attività che rientrano nell'EU ETS, 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 quinquies rispetto alla popolazione nel 2020 e sulla base dei dati disponibili per il periodo 2018-2020 è superiore a 15 società di navigazione per milione di abitanti. La quantità di quote corrisponde al 2,5 % delle quote provenienti dalla vendita all'asta supplementare dovuta all'aumento del massimale per il trasporto marittimo di cui all'articolo 9, terzo comma, nell'anno pertinente. Per gli anni dal 2024 al 2027, la quantità di quote è inoltre moltiplicata per le percentuali applicabili all'anno pertinente a norma dell'articolo 3 octies bis, lettere da a) a d). I proventi della vendita all'asta di tale parte di quote **dovrebbero essere** utilizzati ai fini di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera g), per il settore marittimo, e lettera 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.

- 6) sono aggiunti i seguenti articoli da 3 octies bis a 3 octies sexies:

"Articolo 3 octies bis

Introduzione graduale delle disposizioni per il trasporto marittimo

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

- a) 20 % delle emissioni verificate comunicate per [...] [il primo anno completo dopo il termine di recepimento della presente direttiva di modifica];

- b) 45 % delle emissioni verificate comunicate per [...] [il secondo anno completo dopo il termine di recepimento della presente direttiva di modifica];
- c) 70 % delle emissioni verificate comunicate per [...] [il terzo anno completo dopo il termine di recepimento della presente direttiva di modifica];
- d) 100 % delle emissioni verificate comunicate per [...] [il quarto anno completo dopo il termine di recepimento della presente direttiva di modifica] e per ogni anno successivo.

Nella misura in cui vengono restituite meno quote rispetto alle emissioni verificate derivanti dal trasporto marittimo per gli anni [...] [i primi tre anni dopo il termine di recepimento della presente direttiva di modifica], una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ciascun anno, un quantitativo corrispondente di quote è cancellato anziché messo all'asta a norma dell'articolo 10.

Articolo 3 octies bis bis

Disposizioni per il trasferimento dei costi dell'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 e/o dell'esercizio della nave è assunta [...] da un soggetto diverso dalla società di navigazione, quest'ultima abbia diritto al rimborso, da parte di tale soggetto, dei costi derivanti dalla restituzione delle quote. Ai fini del presente paragrafo, per esercizio della nave si intende la determinazione del carico trasportato, [...], della rotta e della velocità della nave. [...] La società di navigazione rimane il soggetto responsabile della restituzione delle quote, come previsto dall'articolo 3 octies bis e dall'articolo 12 della presente direttiva, 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, i loro obblighi di restituzione delle quote, fermo restando il loro diritto al rimborso, da parte degli operatori commerciali, dei costi derivanti dalla restituzione.

Articolo 3 octies ter

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni generate dal trasporto marittimo

Per quanto riguarda le emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo elencate nell'allegato I, l'autorità di riferimento 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 presenti dati sulle emissioni aggregate a livello di società all'autorità di riferimento conformemente al capo II del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio(*).

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

Articolo 3 octies quater

Verifica e accreditamento delle emissioni generate dal trasporto marittimo

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

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

Autorità di riferimento di una società di navigazione

1. L'autorità di riferimento di una società di navigazione è:
- a) nel caso di una società di navigazione registrata in uno Stato membro, lo Stato membro in cui la società di navigazione è registrata;
 - b) nel caso di una società di navigazione non registrata in uno Stato membro, lo Stato membro che ha registrato il maggior numero stimato di scali durante le tratte effettuate da tale società di navigazione negli ultimi [...] quattro anni di monitoraggio e rientranti nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies;
 - c) nel caso di una società di navigazione che non è registrata in uno Stato membro e che non ha effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 3 octies nei [...] quattro anni di monitoraggio precedenti, l'autorità di riferimento è lo Stato membro [...] in cui una nave della società di navigazione è arrivata o ha iniziato 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) entro il 1° febbraio [...] [2024/l'anno [...] successivo al termine di recepimento della presente direttiva modificativa] un elenco delle società di navigazione che hanno svolto una delle attività marittime elencate nell'allegato I che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 3 octies il 1° gennaio [...] [2024/l'anno [...] successivo al termine di recepimento della presente direttiva modificativa] o a decorrere da tale data, indicando specificatamente l'autorità di riferimento di ciascuna società di navigazione in conformità del paragrafo 1; e

- b) [...] successivamente entro il 1° febbraio ogni due anni, un elenco aggiornato per riassegnare le società di navigazione registrate in uno Stato membro a un'altra autorità di riferimento se cambiano lo Stato membro di registrazione nell'Unione a norma del paragrafo 1, lettera a), del presente articolo [...] o per includere le società di navigazione che hanno successivamente svolto una delle attività marittime elencate nell'allegato I che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 3 octies conformemente al paragrafo 1, lettera c), del presente articolo; e
- c) successivamente entro il 1° febbraio ogni quattro anni, un elenco aggiornato per riassegnare le società di navigazione che non sono registrate in uno Stato membro a un'altra autorità di riferimento conformemente al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo.
- 2 bis. L'autorità di riferimento 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.
3. La Commissione adotta atti di esecuzione per istituire regole dettagliate relative alla gestione delle società di navigazione da parte delle autorità di riferimento a norma della presente direttiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2."

Relazioni e riesame

1. [...] Nel caso dell'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale di una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione rivede la presente direttiva per tener conto di tale sviluppo. [...] A tal fine, senza indugio e in ogni caso prima del bilancio globale 2028 e entro il 30 settembre 2028 [...], presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio [...]. In tale relazione la Commissione esamina tale misura per quanto riguarda la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi e la sua integrità ambientale complessiva. Esamina inoltre qualsiasi questione relativa all'eventuale coesistenza o allineamento della presente direttiva rispetto a tale misura. All'occorrenza, la [...] relazione è accompagnata da una proposta legislativa [...] volta a modificare la presente direttiva [...], in linea con gli impegni dell'Unione in materia di emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia e allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima, garantendo un'adeguata attuazione della misura mondiale basata sul mercato adottata dall'Organizzazione marittima internazionale e tenendo conto nel contempo della necessità di assicurare la coerenza tra l'EU ETS e la misura mondiale basata sul mercato e di evitare qualsiasi doppio onere significativo che ne derivi.
2. La Commissione controlla l'attuazione del presente capo in relazione al trasporto marittimo, in particolare per individuare comportamenti evasivi, al fine di evitarli in una fase iniziale e riferisce sulle eventuali tendenze per quanto riguarda le società che cercano di evitare di essere vincolate dalle disposizioni della presente direttiva. Se del caso, la Commissione propone misure per [...] affrontare tali tendenze.

3. Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina la fattibilità e l'efficacia in termini di costi dell'inclusione nella presente direttiva:

a) di emissioni aggiuntive di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo,

b) delle emissioni prodotte dalle navi [...] di stazza lorda compresa tra 400 e 5000 tonnellate.

La relazione esamina inoltre le interconnessioni tra la presente direttiva e il regolamento (UE) 2015/757 e si basa sulle esperienze acquisite nell'applicazione.

Nella relazione la Commissione esamina anche il modo in cui la presente direttiva può promuovere al meglio la diffusione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio tenendo conto dell'intero ciclo di vita. Se del caso, la relazione può essere corredata di proposte legislative.

7) l'articolo 3 nonies è sostituito dal seguente:

"Articolo 3 nonies

Ambito di applicazione

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

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

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

9) L'articolo 8 è così modificato:

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

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

10) All'articolo 9 è aggiunto il paragrafo seguente:

"Nel [anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica], il quantitativo di quote a livello dell'Unione è ridotto di [-- milioni di quote (da determinare in funzione dell'anno di entrata in vigore)]. Nello stesso anno, il quantitativo di quote a livello dell'Unione è aumentato di [79 -- milioni di quote (79 milioni di quote se entrata in vigore nel 2023/75 milioni di quote se entrata in vigore nel 2024)] per il trasporto marittimo. A decorrere da [anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica], il fattore lineare è pari a 4,2 %. La Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione entro 3 mesi da [la data di entrata in vigore della modifica da inserire]. Il fattore lineare si applica anche alle quote corrispondenti alle emissioni medie prodotte dalle attività di trasporto marittimo comunicate a norma del regolamento (UE) 2015/757 per il 2018 e il 2019 contemplate all'articolo 3 octies.

La Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione entro 3 mesi da [la data di entrata in vigore della modifica da inserire].";

11) L'articolo 10 è così modificato:

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

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

Inoltre, il 2,5 % del quantitativo totale di quote tra il [anno successivo all'entrata in vigore della direttiva] e il 2030 è messo all'asta per il Fondo per la modernizzazione. Gli Stati membri beneficiari di tale quantitativo di quote sono gli Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al [...] 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, la prima e la seconda frase sono sostituite dalle seguenti:

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

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

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

c bis) al paragrafo 3, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"Si considera che gli Stati membri abbiano rispettato le disposizioni di cui al presente paragrafo se introducono e attuano politiche di sostegno fiscale o finanziario, segnatamente anche nei paesi in via di sviluppo, o politiche normative interne volte a promuovere il sostegno finanziario, che siano istituite per gli scopi di cui al primo comma e che abbiano un valore equivalente ai proventi di cui al presente comma. ";

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

"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote, ivi comprese le modalità della vendita all'asta rese necessarie per il trasferimento di una parte dei proventi al bilancio dell'Unione come entrate con destinazione specifica esterne a norma dell'articolo 30 quinquies, paragrafo 4 bis o come risorse proprie a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE per garantire che la vendita si svolga in maniera aperta, trasparente, armonizzata e non discriminatoria."

12) l'articolo 10 bis è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) dopo il secondo comma è inserito il [...] comma [...] seguente:

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

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

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

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

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

b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

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

In deroga al comma precedente, per i primi anni di applicazione del regolamento [CBAM], la produzione di tali prodotti beneficia di quote a titolo gratuito in quantità ridotte. Si applica un fattore che riduce l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di questi prodotti (fattore CBAM). Il fattore CBAM è pari al 100 % per il periodo compreso tra l'entrata in vigore del [regolamento CBAM] e la fine del 2025 ed è ridotto di [...] 5 punti percentuali ogni anno dal 2026 al 2028, di 10 punti percentuali dal 2029 al 2032 e di 15 punti percentuali dal 2033 al 2035 per raggiungere il 0 % entro il decimo anno.

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

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

c) il paragrafo 2 è così modificato:

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

"c) Per il periodo dal 2026 al 2030, i valori dei parametri di riferimento sono determinati nello stesso modo di cui alle lettere a) e d) 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 è aggiunta la seguente lettera d):

"d) Se il tasso di riduzione annuale supera 2,5 % o è inferiore a 0,2 %, i valori dei parametri di riferimento per il periodo dal 2026 al 2030 sono i valori dei parametri di riferimento applicabili nel periodo dal 2013 al 2020 ridotti del tasso percentuale pertinente fra i due tassi in questione, rispetto a ciascun anno tra il 2008 e il 2028.";

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

"Gli Stati membri dovrebbero adottare misure finanziarie conformemente al secondo e quarto comma a favore dei settori o dei sottosettori esposti a un rischio concreto di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa di costi indiretti significativi effettivamente sostenuti in relazione ai costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica, a condizione che tali misure finanziarie siano conformi alle norme sugli aiuti di Stato e, in particolare, non causino indebite distorsioni della concorrenza sul mercato interno. Le misure finanziarie adottate non dovrebbero compensare i costi indiretti coperti dall'assegnazione gratuita conformemente ai parametri di riferimento stabiliti ai sensi del paragrafo 1. Se uno Stato membro spende un importo superiore all'equivalente del 25 % dei proventi delle aste di cui all'articolo 10, paragrafo 3, dell'anno in cui sono stati sostenuti i costi indiretti, esso indica i motivi del superamento di tale importo.";

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

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

g) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

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

Inoltre, 50 milioni di quote non assegnate della riserva stabilizzatrice del mercato integrano le eventuali entrate restanti dai 300 milioni di quote disponibili nel periodo dal 2013 al 2020 di cui alla decisione 2010/670/UE della Commissione(*) e sono utilizzati tempestivamente per il sostegno dell'innovazione di cui al primo comma.³⁵[...]

³⁵ Nell'orientamento generale sulla proposta relativa a FuelEU maritime, il Consiglio ha deciso di sopprimere la disposizione che stabilisce che le entrate derivanti dalle sanzioni a norma di tale regolamento sono entrate con destinazione specifica esterne.

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

La Commissione presta particolare attenzione [...] ai progetti nei settori contemplati dal [regolamento CBAM] per sostenere l'innovazione nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, le tecnologie di CCU e CCS, le energie rinnovabili e lo stoccaggio dell'energia, secondo modalità che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici affinché nel periodo 2021-2030 ai progetti in tali settori sia assegnata una quota significativa dell'equivalente in valore finanziario delle quote di cui al paragrafo 1 bis del presente articolo e può pubblicare prima del 2027 inviti a presentare proposte dedicati ai settori contemplati dal [regolamento CBAM].

La Commissione presta particolare attenzione ai progetti che contribuiscono, direttamente o indirettamente, alla decarbonizzazione del settore marittimo e può, se del caso, pubblicare inviti a presentare proposte a tal fine.

Sono ammissibili progetti nel territorio di tutti gli Stati membri, compresi progetti su scala ridotta. Le tecnologie che ottengono il sostegno sono innovative e non ancora commercialmente sostenibili su una scala simile senza supporto, ma sono soluzioni 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. I proventi delle aste costituiscono entrate con destinazione specifica esterne conformemente all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario. Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estende su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in frazioni annue.

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, in merito all'attuazione del Fondo per l'innovazione, fornendo un'analisi dei progetti aggiudicati per settore e per Stato membro.

[...]

La Commissione fornisce, su richiesta, assistenza tecnica agli Stati membri con una scarsa partecipazione effettiva, al fine di aumentare le capacità degli Stati membri richiedenti di sostenere gli sforzi dei promotori di progetti nei rispettivi territori per presentare domande di finanziamento di progetti maturi 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. I progetti sono selezionati sulla base di criteri oggettivi e trasparenti, tenendo conto, ove pertinente, della misura in cui essi contribuiscono a conseguire riduzioni di emissioni notevolmente inferiori ai valori di riferimento di cui al paragrafo 2. La Commissione persegue una copertura geografica efficace e basata sulla qualità in tutta l'Unione e assicura un monitoraggio completo dei suoi 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 devono poter essere applicati in modo diffuso o consentire di ridurre considerevolmente i costi della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nei settori interessati. I progetti CCU devono conseguire una netta riduzione delle emissioni e assicurare la prevenzione o lo stoccaggio permanente di CO₂. Il Fondo per l'innovazione può sostenere progetti attraverso meccanismi di gara competitivi come i contratti per differenza sul carbonio. Nel caso di sovvenzioni erogate mediante inviti a presentare proposte può essere finanziato al massimo il 60 % dei costi pertinenti dei progetti, di cui il 40 % al massimo non deve necessariamente essere subordinato alla prevenzione accertata di emissioni di gas a effetto serra, a condizione che siano raggiunte tappe prestabilite tenendo conto della tecnologia impiegata. In caso di sostegno fornito mediante procedure di gara competitive e di sostegno destinato all'assistenza tecnica, può essere finanziato fino al 100 % dei costi pertinenti dei progetti.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo a norme in merito al funzionamento del Fondo per l'innovazione, compresi la procedura e i criteri di selezione, i settori ammissibili e i requisiti tecnologici per i diversi tipi di sostegno.

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

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

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

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

i) è aggiunto il seguente paragrafo 22:

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

12 bis) all'articolo 10 ter, paragrafo 4, sono aggiunti i seguenti commi:

"Negli Stati membri in cui, in media nel periodo 2014-2018, la quota di emissioni degli impianti di teleriscaldamento rispetto al totale UE di tali emissioni divisa per la percentuale del PIL degli Stati membri rispetto al PIL totale dell'UE sia superiore a 6,5, per il teleriscaldamento nel periodo dal 2026 al 2030, gli impianti ricevono un'assegnazione supplementare a titolo gratuito pari al 30 % della quantità determinata a norma dell'articolo 10 bis, a condizione che un volume di investimenti equivalente al valore dell'assegnazione supplementare a titolo gratuito ricevuta 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 e che il conseguimento dei traguardi e degli obiettivi di cui alla lettera b) del terzo comma sia confermato dalla verifica effettuata a norma del quarto comma.

Entro il 1° maggio 2024 i gestori degli impianti di teleriscaldamento elaborano un piano in materia di neutralità climatica per i rispettivi impianti. Tale piano è 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 volti a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 a livello di impianto o di impresa;
- b) traguardi e obiettivi 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);
- c) una stima dell'impatto di ciascuna delle misure e degli investimenti di cui alla lettera a) per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Il raggiungimento dei traguardi e degli obiettivi intermedi di cui alla lettera b) del terzo comma è verificato entro il 31 dicembre 2025 e, successivamente, ogni cinque anni entro il 31 dicembre [...] conformemente alle procedure di verifica e accreditamento previste dall'articolo 15. Non sono assegnate quote gratuite oltre a quanto indicato al primo comma, se il conseguimento dei traguardi e degli obiettivi intermedi non è stato verificato nel 2025 o nel 2030.";

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

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

14) l'articolo 10 quinquies è così modificato:

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

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

Gli investimenti finanziati sono coerenti con gli obiettivi della presente direttiva, nonché con gli obiettivi della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo(*), con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio(**) e con gli obiettivi a lungo termine che figurano nell'accordo di Parigi. Il Fondo per la modernizzazione non fornisce alcun sostegno agli impianti per la produzione di energia che utilizzano combustibili fossili. In deroga alla frase precedente, le entrate derivanti dalle quote oggetto di una notifica a norma dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 4, possono essere utilizzati per investimenti riguardanti combustibili fossili gassosi. In deroga alla stessa frase, le entrate derivanti dalle quote di cui all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma e messe all'asta prima del 31 dicembre 2029 possono, qualora l'attività sia considerata ecosostenibile ai sensi del regolamento (UE) 2020/852 e debitamente giustificata per garantire la sicurezza energetica, essere utilizzate anche per investimenti riguardanti combustibili fossili gassosi. ";

(*) COM(2019) 640 final.

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

- a) produzione e uso dell'energia elettrica generata da fonti rinnovabili;
- b) riscaldamento e raffrescamento da fonti energetiche rinnovabili;
- c) miglioramento dell'efficienza energetica sul versante della domanda, anche nei settori dell'industria, dei trasporti, degli edifici, dell'agricoltura e dei rifiuti;

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

c) il paragrafo 11 è sostituito dal seguente:

"11. Il comitato per gli investimenti riferisce annualmente alla Commissione e al comitato sui cambiamenti climatici di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 1, 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, tenendo conto delle conclusioni del comitato per gli investimenti, la Commissione riesamina i settori per i progetti di cui al paragrafo 2 e la base su cui il comitato per gli investimenti fonda le sue raccomandazioni.";

14 bis) L'articolo 11 è così modificato:

a) al paragrafo 2, i termini "28 febbraio" sono sostituiti da "30 giugno";

15) L'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 2 bis è soppresso;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Gli Stati membri, gli Stati membri di riferimento e le autorità di riferimento rispetto a 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, verificate a norma dell'articolo 15;

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

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

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

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

"3-e. 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 prodotte 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 di ghiaccio equivalente, stabilite sulla base della raccomandazione HELCOM 25/7.

Nella misura in cui vengono 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 corrispondente di quote è cancellato anziché messo all'asta a norma dell'articolo 10.

3-d. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), e all'articolo 16, la Commissione, su richiesta di uno Stato membro, dispone, mediante un atto di esecuzione, che gli Stati membri considerino soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e che non intraprendano alcuna azione nei confronti delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni prodotte fino al 31 dicembre 2030 derivanti 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 e un porto sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro, nonché dalle attività all'ormeggio di tali navi in relazione a suddette tratte. L'isola ha una popolazione permanente inferiore a 50 000 residenti permanenti, secondo l'ultimo censimento ufficiale della popolazione.

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

3-c. In deroga al paragrafo 3, primo comma, lettera c), 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 Stato membro è quello geograficamente più vicino al primo, dispone, mediante un atto di esecuzione, che gli Stati membri considerino soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e che non intraprendano alcuna azione nei confronti delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni prodotte fino al 31 dicembre 2030 derivanti 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 all'ormeggio di tali navi in relazione a suddette tratte.

3-b. Non sussiste l'obbligo di restituzione delle quote per le emissioni prodotte fino al 31 dicembre 2030 derivanti dalle tratte tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, compresi i porti all'interno delle regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro e tra di essi, nonché dalle attività all'ormeggio di tali navi in relazione a suddette tratte. ";

e) al paragrafo 3-bis, la prima frase è sostituita dalla seguente:

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

f) è inserito il seguente paragrafo 3 ter:

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

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

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

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

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

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

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

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

18) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

b) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

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

c) è inserito il seguente paragrafo 11 bis:

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

Se si accerta che una nave che batte bandiera di uno Stato membro presenta una mancanza di cui al primo comma mentre si trova in uno dei porti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, lo Stato membro interessato può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, emettere un ordine di sequestro della bandiera finché la società non adempie i suoi obblighi. Essa ne informa la Commissione, l'EMSA e gli altri Stati membri. A seguito dell'emissione di tale ordine di sequestro della bandiera, ogni Stato membro adotta le stesse misure adottate a seguito di un ordine di espulsione ai sensi della seconda frase del primo comma.

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

19) l'articolo 18 ter è sostituito dal seguente:

"Articolo 18 ter

**Assistenza della Commissione, dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima e di
altre organizzazioni pertinenti**

1. Ai fini dell'adempimento degli obblighi di cui agli articoli 3 quater, paragrafo 4, 3 septies, 3 octies ter, 3 octies quater, 3 octies quinquies, 3 octies sexies e 18 bis, la Commissione, lo Stato membro di riferimento e le autorità di riferimento rispetto a una società di navigazione possono chiedere l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima o di un'altra organizzazione pertinente e possono concludere a tal fine opportuni accordi con tali organizzazioni.
2. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, si adopera per sviluppare adeguati strumenti e orientamenti 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 del presente direttiva.";

20) all'articolo 30 sono aggiunti i paragrafi 2 bis e 5 [...]:

"2 bis. Le misure applicabili ai settori CBAM sono oggetto di riesame alla luce dell'applicazione del regolamento xxx [riferimento al CBAM]. Entro il 1° gennaio 2026 e successivamente ogni due anni, nell'ambito delle sue relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 30 del [regolamento CBAM], la Commissione valuta l'impatto del meccanismo 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.";

"5. Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione presenta una relazione in cui valuta l'impatto e la fattibilità dell'inclusione obbligatoria, a partire dal 2031, degli impianti per l'incenerimento di [...] rifiuti urbani [...] nel sistema di scambio di quote di emissione di cui all'allegato 1 della direttiva 2003/87/CE, tenendo conto di criteri pertinenti quali gli effetti sul mercato interno, le potenziali distorsioni della concorrenza, l'integrità ambientale, l'allineamento agli obiettivi della direttiva quadro sui rifiuti³⁶ e la solidità e l'accuratezza per quanto riguarda il monitoraggio e il calcolo delle emissioni. La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica della [...] presente direttiva.";

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

"CAPO IV bis

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

Articolo 30 bis

Ambito di applicazione

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

³⁶ [Riferimento da inserire]

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

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

Articolo 30 quater

Quantitativo totale di quote di emissione

1. Il quantitativo unionale di quote rilasciate a norma del presente capo ogni anno a partire dal [...] 2027 diminuirà in modo lineare a partire dal 2024. Il valore del 2024 è definito come i limiti di emissione per il 2024, calcolati sulla base delle emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio(*) per i settori contemplati dal presente capo e applicando la traiettoria lineare di riduzione per tutte le emissioni che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento. Dopo il 2024 la quantità diminuisce ogni anno di un fattore lineare di riduzione del 5,15 %. Entro il 1° gennaio 2024 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il [...] 2027.

2. Il quantitativo unionale di quote rilasciate ogni anno a norma del presente capo dal 2028 diminuisce in modo lineare a partire dal 2025 sulla base delle emissioni medie comunicate a norma del presente capo per gli anni dal 2024 al 2026. Il quantitativo di quote diminuisce di un fattore di riduzione lineare del 5,43 %, salvo se si applicano le condizioni di cui all'allegato III bis, punto 1, nel qual caso la quantità diminuisce secondo un fattore di riduzione lineare adattato secondo le disposizioni di cui all'allegato III bis, punto 2. Entro il 30 giugno 2027 la Commissione pubblica il quantitativo di quote per l'insieme dell'Unione per il 2028 e, se necessario, il fattore lineare di riduzione adattato.

3. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione emesse a norma del presente capo è adeguato per compensare la quantità di quote restituite nei casi in cui non sia stato possibile evitare il doppio conteggio delle emissioni di cui all'articolo 30 septies, paragrafo 4. 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 cui all'articolo 30 septies, paragrafo 4.

(*) 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).

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.

2. La messa all'asta delle quote di cui al presente capo inizia nel [...] 2027 con un volume corrispondente al 130 % dei volumi d'asta per il [...] 2027 stabiliti sulla base del quantitativo di quote per l'insieme dell'Unione per l'anno in questione e delle quote e dei volumi d'asta rispettivi a norma dei paragrafi 3, 4 e 5 [...]. I volumi aggiuntivi da mettere all'asta sono utilizzati unicamente per la restituzione delle quote a norma dell'articolo 30 sexies, paragrafo 2, e possono essere messi all'asta fino al 30 aprile 2028. I volumi aggiuntivi sono detratti dai volumi d'asta per il periodo compreso tra il [...] 2029 e il 2031. Le condizioni per queste aste anticipate sono stabilite conformemente al paragrafo 6 e all'articolo 10, paragrafo 4.

Nel [...] 2027 600 milioni di quote, disciplinate dal presente capo, sono costituite come partecipazioni nella riserva stabilizzatrice del mercato a norma dell'articolo 1 bis, paragrafo 3, della decisione (UE) 2015/1814.

3. 150 milioni di quote rilasciate a norma del presente capo sono messe all'asta e tutti i proventi di tali aste sono messi a disposizione del Fondo per l'innovazione istituito a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8. L'articolo 10 bis, paragrafo 8, si applica alle quote di cui al presente paragrafo.
4. Il quantitativo totale di quote di cui al presente capo, previa detrazione dei quantitativi di cui al paragrafo 3, è messo all'asta dagli Stati membri e distribuito tra loro in percentuali identiche alla percentuale di emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 per i settori contemplati dal presente capo, per la media del periodo dal 2016 al 2018, dello Stato membro interessato.

4 bis. I proventi della vendita all'asta di quote da parte degli Stati membri di cui al paragrafo 4 fino a un importo massimo di 59 miliardi di EUR sono assegnati fino al 2032 al Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 20.../nn [regolamento sul Fondo sociale per il clima] (*). Tali proventi costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in conformità all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario e sono attuate in conformità delle norme applicabili al Fondo sociale per il clima.

L'importo annuo assegnato al Fondo non supera 10 500 000 000 EUR per il 2027, 10 150 000 000 per il 2028, 9 950 000 000 EUR per il 2029, 9 750 000 000 per il 2030, 9 500 000 000 EUR per il 2031, 9 150 000 000 EUR per il 2032.

Qualora i proventi della vendita all'asta di cui al paragrafo 4 siano stabiliti come risorsa propria a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE, il presente paragrafo cessa di applicarsi.

5. Gli Stati membri determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 4, ad eccezione dei proventi che costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in conformità al paragrafo 4 bis o dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri [...] dovrebbero utilizzare tali proventi, o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi, per una o più delle attività di cui all'articolo 10, paragrafo 3, o per una o più delle seguenti attività:
- a) misure intese a contribuire alla decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici o alla riduzione del fabbisogno energetico degli edifici, ivi comprese l'integrazione di energie rinnovabili e le misure correlate a norma dell'articolo 7, paragrafo 11, dell'articolo 12 e dell'articolo 20 della direttiva 2012/27/UE [riferimenti da aggiornare con la direttiva riveduta], nonché misure volte a fornire sostegno finanziario alle famiglie a basso reddito negli edifici con le prestazioni peggiori;
 - b) misure volte ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni o a fornire un sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica pienamente interoperabili per i veicoli a zero emissioni o misure volte a incoraggiare il passaggio a forme di trasporto pubbliche e a potenziare la multimodalità, o a fornire sostegno finanziario per far fronte alle questioni sociali relative agli utenti dei trasporti a basso e medio reddito.

c) la concessione di una compensazione finanziaria ai consumatori finali dei combustibili nei casi in cui non sia stato possibile evitare la doppia contabilizzazione delle emissioni di cui all'articolo 30 septies, paragrafo 4.

Gli Stati membri [...] dovrebbero utilizzare una parte dei proventi delle aste generati a norma del presente articolo per far fronte agli aspetti sociali del sistema di scambio di quote di emissioni di cui al presente capo, con particolare attenzione alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti quali definiti dal regolamento (UE) 20.../nn [regolamento relativo al Fondo sociale per il clima](*). [...]

Si considera che gli Stati membri abbiano rispettato le disposizioni di cui al presente paragrafo se introducono e attuano politiche di sostegno fiscale o finanziario o politiche di regolamentazione volte a promuovere il sostegno finanziario, che siano istituite per gli scopi di cui al primo comma e che abbiano un valore equivalente ai proventi di cui al primo 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 del Parlamento europeo e del Consiglio(**).

6. L'articolo 10, paragrafi 4 e 5, si applica alle quote rilasciate a norma del presente capo. La Commissione adotta, in particolare, entro il 31 dicembre 2025, un atto delegato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, che stabilisce le norme per la vendita all'asta conformemente al paragrafo 4 bis, al fine di garantire che i quantitativi di quote che ciascuno Stato membro deve mettere all'asta per raggiungere i quantitativi di cui a tale paragrafo siano distribuiti proporzionalmente tra gli Stati membri in base alla rispettiva percentuale di quote di cui al paragrafo 4. Tali norme comprendono anche le modalità di accredito degli importi in questione su un conto indicato a tal fine dalla Commissione.

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

(**) [*inserire il riferimento*]

Articolo 30 sexties

Trasferimento, restituzione e cancellazione di quote di emissioni

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

2. A decorrere dal 1° gennaio [...] 2028 gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno, il soggetto regolamentato restituisca un numero di quote di emissioni disciplinate dal presente capo pari alle emissioni totali, corrispondente alla quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III nel corso dell'anno civile precedente, verificato a norma degli articoli 15 e 30 septies, e affinché tali quote siano successivamente cancellate.
3. Fino al 31 dicembre 2030, in deroga ai paragrafi 1 e 2, 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 un'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 per un determinato anno di riferimento, a condizione che:
- a) lo Stato membro interessato notifichi alla Commissione la propria tassa nazionale sul carbonio che copre un'attività di cui all'allegato III entro il [termine per il recepimento della presente direttiva modificativa] e la normativa nazionale che stabilisce le aliquote d'imposta applicabili per gli anni dal 2027 al 2030 sia, a quel momento, entrata in vigore. 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 di 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 volume di quote da cancellare a norma della lettera g) e degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, entro il 30 aprile 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) o entro due mesi dalla notifica per l'anno pertinente di cui alla lettera d);
- f) lo Stato membro interessato non metta all'asta il volume di quote di cui all'articolo 30 quinquies, paragrafo 4, per un determinato anno di riferimento fino a quando il volume di quote da cancellare a norma del presente paragrafo non è determinato conformemente alla lettera g), ad eccezione dei volumi necessari per generare la sua quota dei proventi di cui all'articolo 30 quinquies, paragrafo 4 bis, o, se i proventi della vendita all'asta di cui all'articolo 30 quinquies, paragrafo 4, sono considerati una risorsa propria a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE, per adempiere ai propri obblighi ai sensi della decisione (UE, Euratom) 2020/2053 del Consiglio³⁷. Lo Stato membro interessato non mette all'asta alcun volume aggiuntivo di quote a norma dell'articolo 30 quinquies, paragrafo 2, primo comma;
- g) lo Stato membro interessato cancelli un volume di quote dalla quantità totale di quote che deve mettere all'asta di cui all'articolo 30 quinquies, paragrafo 4, per l'anno di riferimento, pari alle emissioni verificate del soggetto regolamentato a norma del presente capo per l'anno di riferimento. Se il volume di quote ancora da mettere all'asta nell'anno di riferimento in seguito all'applicazione della lettera f) è inferiore al volume di quote da cancellare a norma del presente paragrafo, lo Stato membro interessato provvede a cancellare il volume di quote corrispondente alla differenza entro la fine dell'anno successivo all'anno di riferimento; e

³⁷ 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 (GU L 424 del 15.12.2020, pag. 1).

- h) lo Stato membro interessato si impegni, al momento della prima notifica di cui alla lettera a), ad utilizzare per una o più delle misure elencate o di cui all'articolo 30 quinquies, paragrafo 5, primo e secondo comma, un importo equivalente ai proventi cui si sarebbe applicato l'articolo 30 quinquies, paragrafo 5, in assenza di tale deroga. Si applica l'articolo 30 quinquies, paragrafo 5, terzo e quarto comma, e la Commissione provvede affinché le informazioni ricevute a norma dello stesso siano conformi all'impegno assunto.

Il volume delle quote da cancellare a norma della lettera g) non incide sulle entrate con destinazione specifica esterne stabilite a norma dell'articolo 30 **quinquies**, paragrafo 4 bis, e sulla quota del loro importo per lo Stato membro interessato, come specificato in conformità dell'atto delegato di cui all'articolo 30 **quinquies**, paragrafo 6, o, qualora sia stato stabilito a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE, sulle risorse proprie del bilancio dell'Unione a norma della decisione (UE, Euratom) 2020/2053 del Consiglio provenienti dai proventi della vendita all'asta di quote a norma dell'articolo 30 quinquies.

Articolo 30 septies

Monitoraggio, comunicazione, verifica delle emissioni e accreditamento

1. Gli articoli 14 e 15 si applicano alle emissioni, ai soggetti regolamentati e alle quote di cui al presente capo. A tal fine:
 - a) ogni riferimento alle emissioni va inteso come riferimento alle emissioni disciplinate dal presente capo;
 - b) ogni riferimento alle attività elencate nell'allegato I va inteso come riferimento all'attività di cui all'allegato III;
 - c) ogni riferimento ai gestori va inteso come riferimento ai soggetti regolamentati disciplinati dal presente capo;
 - d) ogni riferimento alle quote va inteso come riferimento alle quote disciplinate dal presente capo.

2. Gli Stati membri provvedono affinché ciascun soggetto regolamentato monitori, per ogni anno civile a decorrere dal 2025, le emissioni corrispondenti alle quantità di combustibili immessi in consumo a norma dell'allegato III. Essi provvedono inoltre affinché ciascun soggetto regolamentato comunichi tali emissioni all'autorità competente l'anno successivo, a partire dal 2026, conformemente agli atti di cui all'articolo 14, paragrafo 1.
3. Gli Stati membri provvedono affinché ciascun soggetto regolamentato titolare di un'autorizzazione a norma dell'articolo 30 ter il 1° gennaio 2025 comunichi le proprie emissioni storiche per il 2024 entro il 30 marzo 2025.
4. Gli Stati membri provvedono affinché i soggetti regolamentati siano in grado di identificare e documentare in modo affidabile e accurato per tipo di combustibile, i volumi esatti di combustibile immesso in consumo utilizzato per la combustione nei settori degli edifici e del trasporto stradale di cui all'allegato III e l'uso finale dei combustibili immessi in consumo dai soggetti regolamentati. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per [...] limitare il rischio di doppio conteggio delle emissioni di cui al presente capo e delle emissioni di cui ai capi II [...] e III.

La Commissione adotta atti di esecuzione riguardanti le norme dettagliate per evitare il doppio conteggio e per fornire una compensazione finanziaria ai consumatori finali dei combustibili nei casi in cui tale doppio conteggio non possa essere evitato [...].

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

5. I principi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di cui al presente capo sono stabiliti nell'allegato IV, parte C.
6. I criteri per la verifica delle emissioni di cui al presente capo sono stabiliti nell'allegato V, parte C.
7. Gli Stati membri possono autorizzare 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 biossido di carbonio equivalente, conformemente agli atti di cui all'articolo 14, paragrafo 1.

Articolo 30 octies

Amministrazione

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

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

Articolo 30 nonies

Misure in caso di aumento eccessivo dei prezzi

1. Se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio delle quote nelle aste effettuate in conformità dell'atto adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, è superiore al doppio del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti nelle aste relative alle quote di cui al presente capo, [...] 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, le condizioni di cui al primo comma sono soddisfatte se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio della quota è superiore a 1,5 volte il prezzo medio della quota durante un periodo di riferimento di sei mesi consecutivi precedenti.

2. Se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio delle quote nelle aste effettuate in conformità dell'atto adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, è superiore al triplo del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti nelle aste relative alle quote di cui al presente capo, 150 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.
3. Una volta soddisfatta la condizione di cui al paragrafo 1 o 2 del presente articolo, non sono svincolate quote supplementari a norma dello stesso paragrafo prima dei 12 mesi successivi.
4. Ove sia stata soddisfatta la condizione di cui al paragrafo 1 o 2 e non sia applicabile il paragrafo 3, la Commissione pubblica senza indugio nella Gazzetta ufficiale la data in cui è stata soddisfatta la condizione di cui al paragrafo 1 o 2.

Articolo 30 decies

Riesame del presente capo

Entro il 1° gennaio 2028 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione delle disposizioni del presente capo per quanto riguarda la loro efficacia, gestione e applicazione pratica, anche per quanto riguarda l'applicazione delle norme di cui alla decisione (UE) 2015/1814 e l'uso delle quote di cui al presente capo per soddisfare gli obblighi di conformità dei soggetti tenuti a ridurre le loro emissioni di cui ai capi II [...] e III. Se del caso, la Commissione correda questa relazione di una proposta di modifica del presente capo destinata al Parlamento europeo e al Consiglio. Entro il 31 ottobre 2031 la Commissione dovrebbe valutare la fattibilità dell'integrazione dei settori di cui all'allegato III nel sistema di scambio di quote di emissioni che copre i settori elencati nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.

**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 applicare lo scambio di quote di emissioni a norma del presente capo in settori non elencati nell'allegato III, tenendo conto di tutti i criteri pertinenti, in particolare gli effetti sul mercato interno, le potenziali distorsioni della concorrenza, l'integrità ambientale del sistema di 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 sia approvata dalla Commissione.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 riguardo all'approvazione di un'estensione, all'autorizzazione per il rilascio di quote supplementari e all'autorizzazione di altri Stati membri a estendere l'attività. 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 doppia contabilizzazione, anche per il rilascio di quote supplementari per compensare le quote restituite per l'uso di combustibili nelle attività elencate nell'allegato I. Tutte le misure finanziarie da parte degli Stati membri a favore di società in settori e sottosettori esposti a un rischio concreto di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa di costi indiretti significativi effettivamente sostenuti in relazione ai costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dei carburanti a causa dell'estensione unilaterale sono conformi 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 4 bis, gli Stati membri che hanno esteso unilateralmente le attività determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta di tali quote supplementari.";

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

Articolo 2

Modifiche della decisione (UE) 2015/1814

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

- 1) L'articolo 1 è così modificato:

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

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

- b) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. A decorrere da [l'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva], il calcolo del numero totale di quote in circolazione in un dato anno comprende il numero complessivo di quote rilasciate per il trasporto aereo e le tonnellate complessive di emissioni verificate prodotte 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, tra il 1° gennaio [anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva] e il 31 dicembre di tale anno. [...]

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

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

"5. In un dato anno, se il numero totale di quote in circolazione è compreso tra 833 e 1096 milioni, un numero di quote pari alla differenza tra il numero totale di quote in circolazione, quale stabilito nella pubblicazione più recente di cui al paragrafo 4 del presente articolo, e 833 milioni, è dedotto dal volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE ed è integrato nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno. Se il numero totale di quote in circolazione è superiore a 1096 milioni, il numero di quote da dedurre dal volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE e da integrare nella riserva per un periodo di 12 mesi a partire del 1° settembre di tale anno è pari al 12 % del numero totale di quote in circolazione. In deroga all'ultima frase, fino al 31 dicembre 2030 questa percentuale è raddoppiata.

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

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

2) è inserito il seguente articolo 1 bis:

"Articolo 1 bis

Funzionamento della riserva stabilizzatrice del mercato per i settori degli edifici e del trasporto stradale

1. Le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono integrate e svincolate da una sezione separata della riserva istituita a norma dell'articolo 1 della presente decisione, conformemente alle norme stabilite nel presente articolo.
2. L'integrazione nella riserva di cui al presente articolo ha effetto a decorrere dal 1° settembre **2028**. Le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono integrate, detenute e svincolate dalla riserva separatamente dalle quote di cui all'articolo 1 della presente decisione.
3. Nel **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 al presente paragrafo che non sono svincolate dalla riserva non sono più valide.
4. La Commissione pubblica il numero totale di quote in circolazione ogni anno di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE, entro il 15 maggio dell'anno successivo, separatamente dal numero di quote in circolazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4. Il numero totale di quote in circolazione a norma del presente articolo in un determinato anno è il numero cumulativo di quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE rilasciate a decorrere dal 1° gennaio **2027**, meno le tonnellate cumulative di emissioni verificate di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE per il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre **2027** e le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE cancellate a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. La prima pubblicazione avrà luogo entro il 15 maggio **2028**.

5. In un dato anno, se il numero totale di quote in circolazione, stabilito nella pubblicazione più recente come indicato al paragrafo 4 del presente articolo, supera 440 milioni, 100 milioni di quote saranno dedotte dal volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 quinquies della direttiva 2003/87/CE e sono integrate nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno.
6. Qualora, in un qualsiasi anno, il numero totale di quote in circolazione sia inferiore a 210 milioni, 100 milioni di quote di cui al capo IV bis sono svincolate dalla riserva e aggiunte al volume di quote disciplinate dal capo IV bis che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 quinquies della direttiva 2003/87/CE. Se le quote disponibili nella riserva sono meno di 100 milioni, ai fini del presente paragrafo sono svincolate tutte le quote della riserva.
7. I volumi da svincolare dalla riserva a norma dell'articolo 30 nonies della direttiva 2003/87/CE sono aggiunti al volume di quote di cui al capo IV bis che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 quinquies della direttiva 2003/87/CE entro tre mesi a partire da un mese dopo la data in cui sono state soddisfatte le condizioni conformemente alla relativa pubblicazione in Gazzetta ufficiale [...] a norma dell'articolo 30 nonies della direttiva 2003/87/CE.
8. L'articolo 1, paragrafo 8, e l'articolo 3 si applicano alle quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE."

Articolo 3

[L'articolo 3 sarà separato dalla presente direttiva modificativa e diventerà un regolamento autonomo inteso a modificare il regolamento (UE) 2015/757 — testo spostato dopo l'articolo 8³⁸]

³⁸ Cfr. doc. WK 7351/2022 ADD 2.

Articolo 4

Recepimento

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

Articolo 5

Disposizioni transitorie

[...] Nell'adempiere all'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché la legislazione nazionale che recepisce l'articolo 3, lettera u), l'articolo 10 bis, paragrafi 3 e 4, l'articolo 10 quater, paragrafo 7, e l'allegato I, punto 1, della direttiva 2003/87/CE, nella sua versione applicabile il [*il giorno precedente la data di entrata in vigore della presente direttiva*], continui ad applicarsi fino al 31 dicembre 2025. Essi applicano le misure nazionali di recepimento delle modifiche di tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2026.

Articolo 6

[...] ³⁹

³⁹ A seguito dello stralcio delle modifiche al regolamento (UE) 2015/757 dalla direttiva, l'articolo 6 deve essere soppresso. Nella sostanza sostituito dall'articolo 2 del regolamento modificativo come indicato in appresso.

Articolo 7

Entrata in vigore e data di applicazione dell'articolo 2

1. La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. L'articolo 2 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024⁴⁰.

Articolo 8

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva. [...]

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

⁴⁰ Sostituisce il riferimento all'articolo 2 nella disposizione di recepimento. La data indicata garantisce che le modifiche all'articolo 2 inizino ad applicarsi contemporaneamente alle misure nazionali di recepimento dell'articolo 1.

Modifiche del regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nell'EU ETS e di gas a effetto serra diversi dal CO₂⁴¹

Articolo 1

⁴²Il regolamento (UE) 2015/757 è così modificato:

(-2) in tutto il regolamento, ad eccezione degli articoli 1 e 2, dell'articolo 3, lettere a) e r), dell'articolo 21, paragrafo 5), degli allegati I e II, i termini "emissioni di CO₂" sono sostituiti dai termini "emissioni di gas a effetto serra" e i termini " CO₂ emesso" sono sostituiti dai termini "gas a effetto serra emessi";

-1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"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 derivanti dal trasporto marittimo.";

0) 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 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 sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

1 bis. I gas a effetto serra disciplinati dal presente regolamento sono:

a) biossido di carbonio (CO₂)

⁴¹ Considerando da aggiungere.

⁴² Inclusi suggerimenti dal doc. WK 7351/2022 ADD 1.

b) per quanto riguarda le emissioni a decorrere dal [1° gennaio 2024], metano (CH₄), e

c) per quanto riguarda le emissioni a decorrere dal [1° gennaio 2024], protossidi di azoto (N₂O).

Nei casi in cui il presente regolamento fa riferimento ai quantitativi totali aggregati di emissioni o di gas a effetto serra emessi, il riferimento si intende fatto ai quantitativi totali aggregati di ciascun gas separatamente⁴³ .";

1) L'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) "emissioni di gas a effetto serra", il rilascio [...], da parte di navi, dei gas a effetto serra soggetti agli obblighi del presente regolamento a norma dell'articolo 2, paragrafo 1 bis;"

b) le lettere b), d) e m) sono sostituite dalle seguenti:

"b) "porto di scalo": un "porto di scalo" quale definito all'articolo 3, lettera w bis), della direttiva 2003/87/CE";⁴⁴

"d) "società", la società di navigazione quale definita all'articolo 3, lettera v), della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;"

"m) "periodo di riferimento", il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre inclusi. Per le tratte che cominciano e terminano in due diversi anni civili, i rispettivi dati sono contabilizzati sotto l'anno civile interessato;"

c) sono aggiunte le seguenti lettere q) e r):

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

⁴³ Per garantire che ciascun gas sia rendicontato separatamente in tutto il regolamento così da permettere di stabilire un quantitativo totale aggregato di emissioni equivalenti di CO₂.

⁴⁴ In linea con quanto indicato nel doc. WK 7351/2022, le modifiche relative ai porti di trasbordo devono riflettersi anche nel regolamento MRV.

r) "dati aggregati sulle emissioni a livello di società", la somma delle emissioni di gas a effetto serra relative ai gas elencati nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda le attività di trasporto marittimo e da comunicare a norma di tale direttiva, per tutte le navi sotto la sua responsabilità durante il periodo di riferimento.

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

2) All'articolo 4 è aggiunto il paragrafo 8 seguente:

"8. Le società comunicano i dati concernenti le emissioni aggregate a livello di società delle navi sotto la loro responsabilità durante un periodo di riferimento a norma dell'articolo 11 bis.";

3) All'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare [...] gli allegati I e [...] II, al fine di tenere conto dell'inclusione delle emissioni di metano e di protossidi di azoto nell'ambito di applicazione del presente regolamento, delle revisioni della direttiva 2003/87/CE, compreso l'allineamento agli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE, delle pertinenti regolamentazioni internazionali e delle norme internazionali ed europee. Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare gli allegati I e II al fine di definire meglio gli elementi dei metodi di monitoraggio ivi figuranti, alla luce degli sviluppi tecnologici e scientifici, e al fine di garantire il funzionamento efficace dell'EU ETS istituito a norma della direttiva 2003/87/CE.

La Commissione adotta tali atti delegati che modificano gli allegati I e II nella misura necessaria per includere le emissioni di metano e di protossido di azoto nell'ambito di applicazione del presente regolamento entro il [1° ottobre 2023]. I metodi di cui all'allegato I e le norme di cui all'allegato II sono allineati, se del caso, ai metodi e alle norme del regolamento [xxx/yyyy] [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)].";

4) 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";

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

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

"6. [...] Entro il [1° aprile 2024], le società trasmettono all'autorità di riferimento responsabile un piano di monitoraggio per ciascuna delle loro navi che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento, che in primo luogo è valutato conforme al presente regolamento dal verificatore e che riflette l'inclusione delle emissioni di metano e di protossido di azoto nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

7. Fatto salvo il 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 [inserire la data corrispondente a due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo [...]], le autorità di riferimento responsabili approvano i piani di monitoraggio presentati dalle società conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del secondo comma. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della [direttiva ETS riveduta] per la prima volta dopo 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 secondo comma.

Entro il [1° ottobre 2023] la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare le disposizioni relative alle norme relative ai piani di monitoraggio di cui agli articoli da 6 a 10 per tener conto dell'inclusione delle emissioni di metano e di protossido di azoto 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.";

5) L'articolo 7 è così modificato:

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

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

b) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

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

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

6) all'articolo 10, primo comma, è aggiunta la seguente lettera k)⁴⁵:

"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, da comunicare a norma della medesima direttiva [...] in relazione alle attività di trasporto marittimo, unitamente alle informazioni necessarie per giustificare l'applicazione di eventuali deroghe pertinenti all'articolo 12, paragrafo 3, di tale direttiva di cui all'articolo 12, paragrafi 3-sexies, 3-quinquies, 3-quater e 3-ter.";

6 bis) all'articolo 11, paragrafo 1, è aggiunto il seguente comma:

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

6 ter) All'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

⁴⁵ Testo adeguato per tenere conto l'inclusione relativa a emissioni diverse dal CO₂.

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

"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare le disposizioni relative alle norme per la comunicazione di cui agli articoli 11, 11bis e 12 per tener conto dell'inclusione delle emissioni di metano e di protossidi di azoto nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Il primo di tali atti delegati è adottato entro il [1° ottobre 2023].";

7) è inserito il seguente articolo 11 bis:

"Articolo 11 bis

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

1. Le società determinano i dati aggregati sulle emissioni a livello di società durante un periodo di riferimento, sulla base dei dati della comunicazione delle emissioni e della comunicazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, per ciascuna nave che era sotto la loro responsabilità durante il periodo di riferimento, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4.
2. A decorrere dal 2025 [...] la società trasmette all'autorità di riferimento responsabile entro il 31 marzo di ogni anno i dati aggregati sulle emissioni a livello di società che coprono le emissioni nel periodo di riferimento da comunicare a norma della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo, conformemente alle regole stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4, e che sono verificati a norma del capo III del presente regolamento ("dati aggregati verificati sulle emissioni a livello di società").
3. L'autorità di riferimento può chiedere alle società di presentare i dati aggregati sulle emissioni verificati a livello di società entro una data precedente al 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.

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

8) L'articolo 12 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

9) L'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 5 e 6:

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

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

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

10) L'articolo 14 è così modificato:

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

"d) i calcoli per determinare le emissioni [...] complessive di 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 da comunicare a norma della medesima direttiva [...] in relazione alle attività di trasporto marittimo;"

b) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

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

11) All'articolo 15 è aggiunto il paragrafo 6 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 del secondo comma. Il verificatore non verifica la relazione sulle emissioni e la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, di ciascuna nave sotto la responsabilità della società.

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

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

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

13) all'articolo 20, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente⁴⁶:

"3. Nel caso di navi che non hanno rispettato le prescrizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di trasmettere le sue osservazioni, emettere un ordine di espulsione che viene notificato alla Commissione, all'EMSA, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Dopo l'emissione dell'ordine di espulsione, ciascuno Stato membro, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'accesso della nave in questione ai suoi porti fino a quando la società non adempie i suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma degli articoli 11 e 18. Se la nave batte bandiera di uno Stato membro 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, [...] sequestra la nave fino a quando la società non adempie i suoi obblighi.

⁴⁶ Per allineare alla formulazione della direttiva ETS.

Se si accerta che una nave che batte bandiera di uno Stato membro presenta una mancanza di cui al primo comma mentre si trova in uno dei porti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, lo Stato membro interessato può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, emettere un ordine di sequestro della bandiera finché la società non adempie i suoi obblighi. Essa ne informa la Commissione, l'ESMA e gli altri Stati membri. [...]

L'adempimento di tali obblighi deve essere confermato dalla 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."

13 bis) all'articolo 20, paragrafo 5, è aggiunto il seguente comma:

"La possibilità di derogare ai sensi del presente paragrafo non si applica a uno Stato membro la cui autorità responsabile è l'autorità di riferimento di una società di navigazione.";

13 ter) all'articolo 21, 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)";

13 quater) all'articolo 21, il paragrafo 5 è così modificato:

"5. La Commissione valuta ogni due anni l'impatto complessivo del settore dei trasporti marittimi sul clima globale anche tramite emissioni non correlate al CO₂ o effetti di altri gas a effetto serra e di particelle con un potenziale di riscaldamento globale non contemplate dal presente regolamento.";

13 quinquies) è inserito il seguente articolo:

"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. Il riesame comprende una valutazione dell'opportunità 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 una loro eventuale successiva inclusione nella direttiva 2003/87/CE o di proporre altre misure per ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte da tali navi. Il riesame è accompagnato, se del caso, di una proposta di modifica del presente regolamento."

14) L'articolo 23 è così modificato:

a) al paragrafo 2 è aggiunto il comma seguente:

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

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

c) al paragrafo 5 è aggiunto il comma seguente:

Tuttavia, l'ultima frase del primo comma 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, dell'articolo 11, paragrafo 4, e dell'articolo 15, paragrafo 5.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dalla data di entrata in vigore. L'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), si applica tuttavia a decorrere dal 1° gennaio 2024.

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

ALLEGATO

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

i punti 1 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"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 periodo quinquennale pertinente 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.

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.";

– la tabella è così modificata:

i) 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"; |
|---|------------------------|

ii) 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"; |
|---|------------------------|

iii) la settima riga è sostituita dalla seguente:

| | |
|---|---|
| "Produzione di alluminio primario o di allumina | Biossido di carbonio e <u>perfluorocarburi</u> "; |
|---|---|

a) **La quindicesima riga delle categorie di attività è sostituita dalla seguente:**

| | |
|---|----------------------------|
| (3) "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 | (4) Biossido di carbonio"; |
|---|----------------------------|

iv) **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"; |
|--|------------------------|

v) **la ventiquattresima riga è sostituita dalla seguente:**

| | |
|--|------------------------|
| "Produzione di idrogeno (H ₂) e di gas di sintesi con una capacità di produzione superiore a 25 tonnellate al giorno | Biossido di carbonio"; |
|--|------------------------|

vi) **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 della emissioni coperte da un'altra attività ai sensi della presente direttiva | Biossido di carbonio"; |
|--|------------------------|

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

| | |
|--|--|
| <p>"Trasporto marittimo</p> <p>Attività di trasporto marittimo di navi disciplinate dal regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio che effettuano tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali</p> | <p>[...] <u>Biossido di carbonio</u>";</p> |
|--|--|

1) 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 DAL 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 % |
| <u>Slovenia</u> | <u>2,0 %</u> |

2) I seguenti allegati sono inseriti come allegati III, III bis e III ter della direttiva 2003/87/CE:

"ALLEGATO III

ATTIVITÀ DISCIPLINATE DAL CAPO IV bis

| | |
|--|---|
| <p>Attività:</p> <p>1. Immissione in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei settori degli edifici e del trasporto stradale.</p> <p>Sono esclusi da questa attività:</p> <p>a) l'immissione in consumo di combustibili utilizzati nelle attività di cui all'allegato I della presente direttiva, tranne se utilizzati per la combustione nell'ambito di attività di trasporto di gas a effetto serra ai fini dello stoccaggio geologico (27^a riga delle categorie di attività);</p> <p>b) l'immissione in consumo di carburanti il cui fattore di emissione è pari a zero.</p> <p>2. I settori degli edifici e del trasporto stradale corrispondono alle fonti di emissioni elencate qui di seguito, 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 punto, direttamente o attraverso reti di teleriscaldamento;</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> | <p>Gas a effetto serra</p> <p>Biossido di carbonio (CO₂)</p> |
|--|---|

**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 legate ad 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:

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

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;

$LRF_{\square 2024 \square}$ è il fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 30 quater, paragrafo 1.]"

3) L'allegato IV della direttiva 2003/87/CE è così modificato:

nella parte A, la sezione "Calcolo delle emissioni" è così modificata:

i) al quarto 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, è pari a zero.";

ii) il sesto comma è sostituito dal seguente:

"Vengono applicati i fattori di ossidazione di default determinati ai sensi della direttiva 2010/75/UE, a meno che il gestore non dimostri che i fattori specifici per 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, è pari a zero.";

a) è aggiunta la parte C 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 ad 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 degli edifici e del trasporto stradale di cui all'allegato III, per il quale sono calcolate le emissioni:

- quantità di combustibile immesso in consumo;
- fattori di emissione;
- emissioni totali;
- uso 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.";

4) all'allegato V della direttiva 2003/87/CE, è aggiunta la parte C 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 relazione presentata ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3, e del controllo effettuato nel corso dell'anno precedente. La verifica riguarda l'affidabilità, la credibilità e la precisione dei sistemi di controllo e dei dati e delle informazioni relativi alle emissioni presentati, 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 delle informazioni comunicate 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 tutti i mezzi attraverso i 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 per che comportano un elevato rischio di errore, nonché altri aspetti della procedura di controllo 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 sarà riservata agli elementi che presentano un elevato rischio di errore e agli aspetti summenzionati della procedura di controllo.

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 relazione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3.

Requisiti minimi di competenza del verificatore

12. Il verificatore è indipendente rispetto al soggetto regolamentato, e 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 ai sensi 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 tutti i mezzi attraverso i 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.".
-