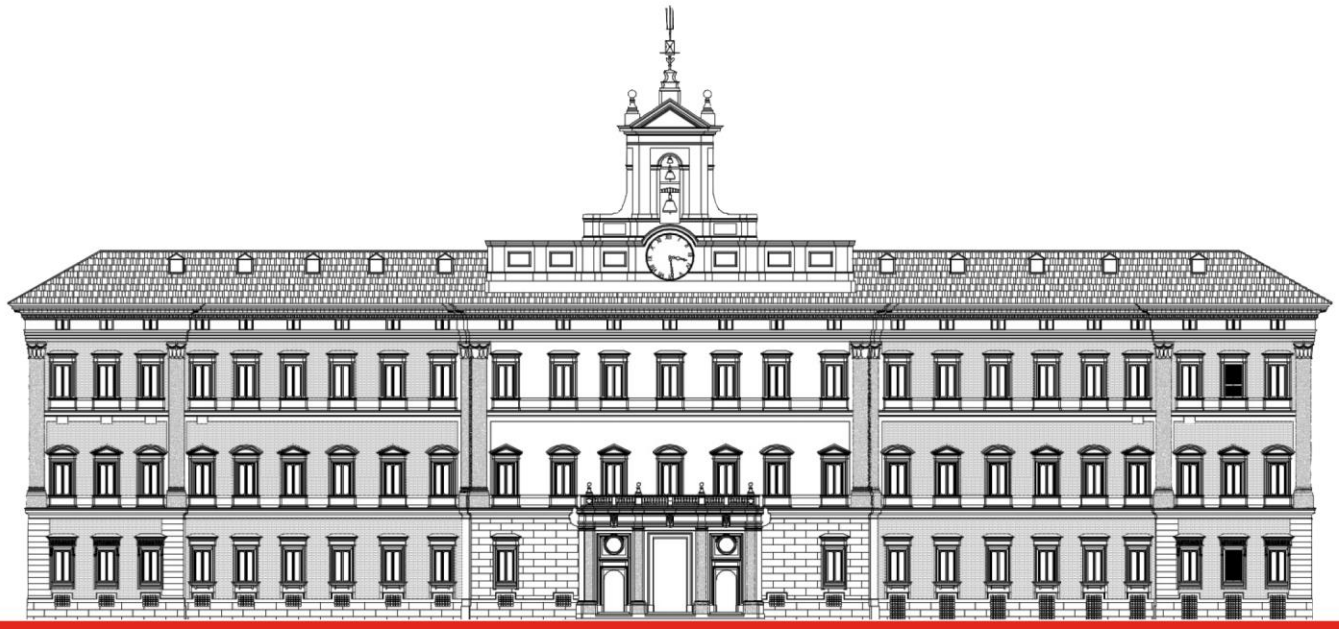
Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Documentazione per le Commissioni

ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di sussidiarietà

La revisione del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS)

Proposta di direttiva COM(2026)616)
Proposta di regolamento COM(2026)619)
Proposta di regolamento COM(2026)620

n. 165

22 settembre 2026

Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni

ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di sussidiarietà

La revisione del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS)

(Proposta di direttiva COM(2026)616)

(Proposta di regolamento COM(2026)619)

(Proposta di regolamento COM(2026)620)

n. 165

22 settembre 2026

Il dossier è stato curato dal **SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA** (☏ 066760.2145 - ✉ *rue_segreteria@camera.it* - 𝕏@CD_europa - europa.camera.it).

I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I N D I C E

DATI IDENTIFICATIVI **1**

LA REVISIONE DEL SISTEMA PER LO SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONI DELL'UE (EU ETS) **3**

- Finalità e oggetto 3
  - *Obiettivi relativi ai tempi per il raggiungimento di un accordo sulla revisione dell'EU ETS* *7*
- Contesto 7
  - *Alcuni dati* *7*
  - *Contesto giuridico* *9*
  - *Contesto politico* *9*
- Motivazioni e valutazione d'impatto 14
- Consultazione dei portatori di interesse 15
- Principali contenuti delle proposte 18
  - *Modifiche alla direttiva ETS* *18*
  - *Modifiche alla decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato* *31*
  - *Modifiche al regolamento MRV per il trasporto marittimo e al regolamento FuelEU Maritime* *32*
- Base giuridica 34
- Principio di sussidiarietà 34
- Principio di proporzionalità 35
- Esame presso le istituzioni dell'UE 35
- Esame presso altri parlamenti nazionali 36

DATI IDENTIFICATIVI

Tipo di atto	*Proposta di direttiva (COM(2026)616)* *Proposta di regolamento (COM(2026)619)* *Proposta di regolamento (COM(2026)620)*
Data di adozione	*17 luglio 2026*
Base giuridica	*Art. 192, paragrafo 1, TFUE*
Settori di intervento	*Distribuzione delle risorse; politica industriale; quota di emissione dell'UE; competitività; vendita all'asta; gas a effetto serra; permesso di inquinamento negoziabile; politica ambientale dell'UE; riduzione delle emissioni gassose; trasporto marittimo; inquinamento prodotto dalle navi; Organizzazione marittima internazionale; combustibile per uso marittimo*
Esame presso le istituzioni dell'UE	*Procedura legislativa ordinaria*
Assegnazione	*COM(2026)616 e 620: 9 settembre 2026--- VIII Commissione Ambiente* *COM(2026)619: 14 settembre 2026 --- VIII Commissione Ambiente*
Termine per il controllo di sussidiarietà	*9 novembre 2026*
Segnalazione da parte del Governo	*Si`*
Relazione del Governo ex. art. 6 della legge 234	*No*

LA REVISIONE DEL SISTEMA PER LO SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONI DELL'UE (EU ETS)

Finalità e oggetto

Tenuto conto della maggiore pressione a cui l'industria dell'UE è attualmente sottoposta a causa del mutato contesto geopolitico ed economico, la Commissione europea ha presentato un **pacchetto di misure** volto a **modernizzare** il **sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS)** attraverso una modifica dell'insieme degli atti legislativi che lo disciplinano:

- la direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (**direttiva ETS**);
- la decisione (UE)2015/18141 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 (**decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato ETS**);
- il regolamento (UE) 2015/757 sul monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo (**regolamento MRV per il trasporto marittimo**).

Il pacchetto è composto quindi da:

- una proposta di direttiva che modifica la direttiva ETS e la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato ETS per **stimolare** la **competitività** e la **decarbonizzazione efficace sotto il profilo dei costi**;
- una proposta di regolamento che modifica la direttiva ETS per quanto riguarda i **valori riveduti** dei parametri di riferimento di **calore e combustibili** per il **periodo dal 2026 al 2030**;
- una proposta di regolamento che modifica il regolamento MRV per il trasporto marittimo e il regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo (**regolamento *FuelEU Maritime***).

Il sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra (**EU ETS**)

L'EU ETS – adottato dall'UE per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni nei principali settori industriali, nel trasporto marittimo e nel comparto dell'aviazione – fissa un **tetto massimo complessivo**, che si riduce annualmente, alle **emissioni consentite** sul territorio europeo nei settori interessati cui corrisponde un **equivalente numero di quote** che possono essere **acquistate o vendute su un apposito mercato**. Ogni operatore attivo nei settori coperti dal sistema deve compensare su base annuale le proprie emissioni effettive con un

corrispondente quantitativo di quote. Tuttavia, determinati settori esposti al rischio di rilocalizzazione delle emissioni possono ottenere **quote a titolo gratuito**.

Con l'obiettivo di **riequilibrare domanda e offerta** e di rendere il mercato del carbonio più resiliente a futuri *shock* di grande entità, nel 2015 è stata concordata la **riserva stabilizzatrice del mercato** (**MSR**), poi istituita nel 2018 ed è **entrata in funzione nel 2019**.

La MSR adegua di anno in anno l'offerta di quote da mettere all'asta nell'ambito del sistema ETS in base a soglie predefinite del **numero totale di quote in circolazione** (**TNAC**). Il funzionamento della MSR, basato su regole, non lascia margine di discrezionalità alla Commissione europea o agli Stati membri.

Quando il **TNAC supera i 1096 milioni**, l'MSR **ritira quote dalle aste**, riducendo l'offerta nel mercato del carbonio dell'UE. Le quote vengono ritirate dalle aste in misura pari al 24 % del TNAC, su un periodo di 12 mesi.

Quando il **TNAC scende al di sotto dei 400 milioni**, l'MSR **immette** 100 milioni di **quote all'asta**, aumentando l'offerta nel mercato.

A partire dal 2024, viene applicato un meccanismo di assorbimento specifico quando il TNAC è compreso tra **833 e 1096 milioni**, per mitigare l'effetto soglia e offrire alle parti interessate maggiore fiducia riguardo all'offerta prevista di quote alle aste nel breve termine. In particolare, l'MSR continua a ritirare quote dalle aste, ma il volume di ritiro è pari alla differenza tra il TNAC e 833 milioni.

Dal 2017 la Commissione pubblica con cadenza annuale il calcolo del numero totale di quote in circolazione (TNAC). Questo dato costituisce l'unico indicatore per determinare se le quote debbano essere immesse o rilasciate dalla riserva.

L'**EU ETS 2** è invece il nuovo sistema, distinto da quello preesistente, introdotto per coprire le emissioni di CO_2 nei settori dell'edilizia, del trasporto stradale e ulteriori settori (principalmente piccole industrie non coperte dall'attuale sistema ETS dell'UE) e sempre disciplinato nell'ambito della direttiva ETS. Le disposizioni relative all'EU ETS 2 **non sono oggetto di modifica** nell'ambito del pacchetto in esame. Il regolamento che modifica il regolamento sul clima per introdurvi il nuovo traguardo climatico intermedio dell'UE per il 2040 ne ha **posticipato** dal 2027 al 2028 la piena operatività, mentre il 15 settembre 2026 il Parlamento europeo ha adottato, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, la sua posizione in prima lettura su una proposta di decisione (v. dossier del Servizio RUE) che modifica la **riserva stabilizzatrice del mercato** per l'ETS 2, recependo l'accordo provvisorio raggiunto con il Consiglio, che pertanto approverà definitivamente l'atto.

L'**obiettivo generale** del pacchetto è garantire che l'EU ETS continui a sostenere, in tutti i settori dell'economia, il **raggiungimento della neutralità climatica** entro il 2050 e del traguardo intermedio per il 2040, attraverso un **approccio basato sul mercato** e su **regole certe**, **tecnologicamente neutro** ed **economicamente efficiente**. Al tempo stesso, il pacchetto punta a semplificare il sistema, a **rafforzarne** il **ruolo di motore dell'innovazione** e degli **investimenti**,

così da **stimolare la competitività**, e a offrire un sostegno più efficace per aiutare l'industria nella transizione.

L'obiettivo viene perseguito attraverso interventi relativi principalmente a **quattro dimensioni chiave**.

1. Rafforzare il sostegno alla decarbonizzazione stimolando gli investimenti e sostenendo l'industria europea, attraverso:

- l'**istituzione** della **Banca per la decarbonizzazione industriale (IDB)** per fornire finanziamenti a progetti di decarbonizzazione industriale e restituire una quota maggiore delle entrate del sistema ai settori coperti dall' EU ETS. La prima fase di avvio della Banca consisterà in un meccanismo di stimolo degli investimenti (c.d. ***Investment Booster***, annunciato il 19 marzo 2026 dalla Presidente von der Leyen);
- il **rafforzamento** del **Fondo per l'innovazione** al fine di sostenere l'introduzione sul mercato di innovazioni a basse emissioni di carbonio e rendere più competitive le industrie delle tecnologie pulite;
- la previsione dell'**obbligo** per gli Stati membri di destinare il **50% dei proventi delle aste** a specifici **settori prioritari di spesa** per sostenere la decarbonizzazione dei settori inclusi nell'ambito di applicazione dell'EU ETS.

2. Garantire un solido mercato del carbonio dell'UE in linea con l'obiettivo climatico intermedio per il 2040, attraverso:

- l'allineamento dell'EU ETS all'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione per il 2040 del 90 %, adeguando il **fattore di riduzione lineare (LRF)** a partire dal 2031 e fissandolo quindi al **3,7%** per il **periodo 2031-2035** e all'**1,7%** per il **periodo 2036-2040**;
- l'**accantonamento di quote** per l'**acquisto** di **260 Mt** di **crediti internazionali** per integrare l'azione interna e aumentare lo spazio di emissione interno nell'ETS. Nel caso in cui non siano disponibili sufficienti crediti internazionali di alta qualità, di elevata integrità ed efficaci sotto il profilo dei costi, il fattore di riduzione lineare torna al 2,7% in linea con l'ambizione interna dell'UE del -90 % entro il 2040;

- l'**integrazione** degli **assorbimenti interni permanenti di alta qualità nell'EU ETS** per offrire maggiore flessibilità ai settori più difficili da abbattere e sostenere nel contempo l'espansione di tali tecnologie;
- la modifica della **riserva stabilizzatrice del mercato** per renderla **più dinamica**, tra l'altro con una **riduzione** al **12%** del **tasso di riduzione delle quote** all'asta, rispetto all'attuale 24%, nel caso in cui le quote in circolazione superino una determinata soglia;
- l'**estensione** dell'**assegnazione gratuita di quote** basata su parametri di riferimento oltre il 2030, subordinandola alla presentazione di **piani per investire nella decarbonizzazione nell'UE** e all'attuazione di tali investimenti;
- una proposta separata per quanto riguarda i valori riveduti dei **parametri di riferimento di calore e combustibili** per aumentare l'assegnazione gratuita determinata sulla base di parametri di riferimento alternativi;
- la **posticipazione** dell'**eliminazione** dell'**assegnazione gratuita di quote dal 2034 al 2038** per i **settori** contemplati dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (**CBAM)**;
- l'**introduzione** di **elementi di semplificazione mirati;**

3. Proseguire la solidarietà dell'UE a sostegno della transizione, attraverso:

- l'estensione del **Fondo per la modernizzazione** al periodo **2031-2040** e dei **settori di investimento ammissibili** all'**elettrificazione** e alla **decarbonizzazione industriale**, oltre all'aggiornamento dei criteri di distribuzione;
- la previsione di **garanzie in materia di Stato di diritto** per proteggere le risorse del Fondo per la modernizzazione;

4. Rafforzare l'EU ETS per i settori del trasporto aereo e marittimo e l'estensione all'incenerimento dei rifiuti per garantire un approccio che coinvolga l'intera economia, attraverso:

- il **sostegno** dedicato ai settori marittimo e dell'aviazione per la **diffusione dei carburanti sostenibili** prodotti dall'UE, delle tecnologie pulite e dell'idrogeno;
- l'**estensione** dell'ambito geografico di **applicazione dell'EU ETS** per il **trasporto aereo** applicando il sistema, a partire dal 2029, alla quota equa spettante all'UE dei voli in partenza da un aeroporto situato nello Spazio economico europeo che atterrano in aerodromi di paesi terzi, a non più di

5 mila chilometri dal più grande aerodromo nel centro geografico dell'Unione (aerodromo di Francoforte). Viene introdotto inoltre un **meccanismo di detrazione** per i costi sostenuti nell'ambito del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (**CORSIA**), evitando la doppia fissazione del prezzo del carbonio.

- misure per rendere il sistema più efficace per il **settore marittimo** riducendo il **rischio di evasione**, l'estensione dell'ambito di applicazione a determinate **categorie di navi più piccole** (tra 400 e 5000 tonnellate di stazza lorda) e misure volte ad **evitare doppi pagamenti** da parte delle compagnie di navigazione alla luce dei progressi compiuti in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO);
- la **promozione** della **cattura e l'utilizzo del carbonio,** parallelamente alla graduale **inclusione dell'incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS.** Il punto di contabilizzazione dell'utilizzo e della cattura del carbonio (CCU) viene situato a valle per i prodotti e a livello di distributore per i carburanti sintetici, anziché al punto di cattura, per evitare in tal modo il rischio di un doppio conteggio delle emissioni e di una contabilizzazione insufficiente.

Obiettivi relativi ai tempi per il raggiungimento di un accordo sulla revisione dell'EU ETS

Nella tabella di marcia "Un'Europa, Un mercato", concordata dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione europea a margine della riunione informale dei Capi di Stato o di Governo dell'UE, svolta a Cipro il 24 aprile 2026, è stato fissato l'**obiettivo** di **trovare un accordo** sul riesame dell'EU ETS **entro il primo trimestre del 2027**. Da fonti informali si apprende che, in linea con la tabella di marcia, la Presidenza irlandese si è posta l'obiettivo di giungere all'approvazione di un Orientamento Generale al Consiglio Ambiente di dicembre 2026, mentre un dibattito politico orientativo si terrà al Consiglio Ambiente di ottobre.

Sulla proposta relativa ai **valori riveduti** dei parametri di riferimento di **calore e combustibili** per il **periodo dal 2026 al 2030,** invece, il Parlamento europeo ha adottato la procedura d'urgenza ai sensi dell'articolo 170 del proprio regolamento mentre il Consiglio ha già adottato il proprio mandato negoziale (v. *infra*).

Contesto

Alcuni dati

Emissioni dei settori di applicazione dell'EU ETS

Il 10 aprile 2026 la Commissione europea ha pubblicato i dati verificati relativi alle **emissioni dell'EU ETS per il 2025** che mostrano una **riduzione** del **-1,3%** rispetto ai livelli del 2024.

Le **emissioni delle industrie ad alta intensità energetica** mostrano un andamento al **ribasso del 2,5%**, determinato principalmente dal settore del cemento e dalla produzione di ferro e acciaio. Tale riduzione è in parte dovuta al calo dell'attività nel settore edile e in altre attività economiche, nonché alla trasformazione delle industrie a seguito della transizione verso l'energia pulita.

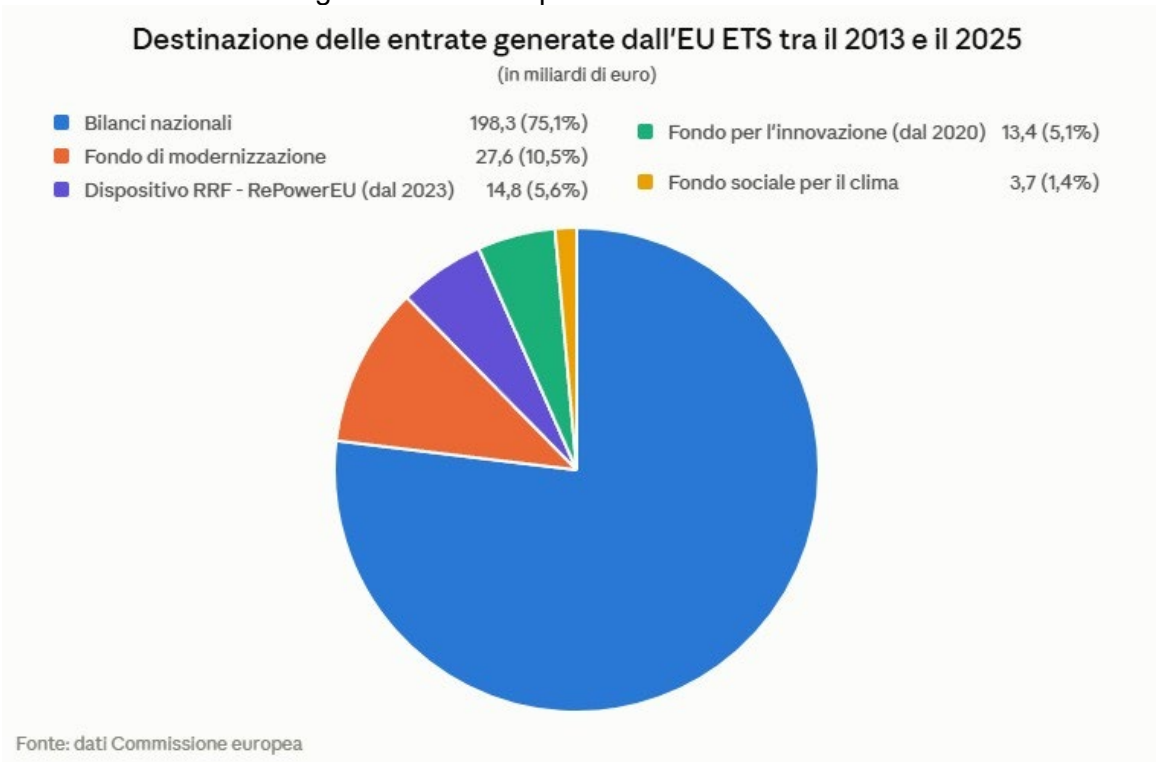
Per il settore dell'**aviazione** le emissioni soggette al sistema ETS dell'UE sono **leggermente aumentate** rispetto al 2024, mentre per il **settore marittimo** le emissioni del settore sono **diminuite** di circa il 3%.

Le emissioni derivanti dalla **produzione di energia elettrica** tramite la **combustione di combustibili fossili** hanno proseguito il loro andamento al ribasso, registrando un **calo dello 0,4%** nel 2025, mentre la **produzione totale di energia elettrica da combustibili fossili** è **aumentata del 3,5%** nel 2025 rispetto all'anno precedente.

La quota di energia elettrica da fonti **rinnovabili nel mix energetico complessivo** ha registrato un leggero aumento nel 2025, attestandosi al **47,3%** rispetto al 47,2% del 2024. L'**energia solare** ha registrato la crescita maggiore, con un aumento del 24,6% su base annua.

Entrate generate dell'EU ETS

Secondo i dati forniti dalla Commissione europea **dal 2013 alla fine del 2025** le aste dell'EU ETS hanno generato entrate per **oltre 258 miliardi di euro**.



Contesto giuridico

L'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento che modifica il regolamento sul clima per introdurvi il nuovo **traguardo climatico intermedio dell'UE pari al 90% di riduzione delle emissioni per il 2040**, stabilisce che, nell'ottica del periodo successivo al 2030, la Commissione deve **riesaminare** la **pertinente legislazione dell'Unione** per conseguire tale nuovo traguardo, nonché l'obiettivo della neutralità climatica per il 2050.

Il successivo paragrafo 5 stabilisce che, nel quadro del riesame, le proposte legislative devono tenere adeguatamente conto di una serie di elementi, alcuni dei quali sono stati recepiti nella revisione dell'ETS in esame.

Tali elementi includono dal **2036** un contributo adeguato di **crediti internazionali di alta qualità** al traguardo climatico per il 2040 a norma dell'articolo 6 dell'accordo di Parigi e il ruolo degli **assorbimenti permanenti** a livello di Unione nel sistema EU ETS.

Il considerando 13 di tale regolamento sottolinea inoltre che l'attuale traiettoria del sistema ETS dovrebbe essere rivista per tenere conto del traguardo concordato per il 2040 in maniera tale da consentire una quantità limitata di emissioni dopo il 2039.

Il processo di revisione del regolamento sul clima è stato caratterizzato da **negoziati lunghi e complessi**, durante i quali gli Stati membri e i gruppi politici del Parlamento europeo hanno raggiunto un compromesso volto a rafforzare gli **elementi di flessibilità** già contenuti nella proposta originaria della Commissione europea (v. **dossier** del Servizio RUE), come il principio di **neutralità tecnologica**, il rispetto di una **transizione giusta sul piano sociale** e la necessità di consolidare la **competitività delle imprese europee**.

Sulla proposta, il 30 settembre 2025, l'Assemblea della **Camera** ha confermato il **parere motivato** adottato il 18 settembre dalla Commissione Politiche dell'UE con il quale è stato contestato il **mancato rispetto** del **principio di sussidiarietà**, nonché del **principio di proporzionalità.**

Contesto politico

Posizione del Consiglio europeo e dei Governi nazionali

Nelle sue conclusioni del 18 e 19 giugno 2026 il **Consiglio europeo** ha preso atto dell'intenzione della Commissione europea di presentare, entro la metà di luglio 2026, una proposta concreta sulla **revisione del sistema ETS**, anche in merito alle **quote gratuite**. Ha preso atto al contempo dell'intenzione di presentare una **proposta separata** per rispondere alle preoccupazioni espresse da alcuni settori industriali in merito ai parametri di riferimento dell'ETS preservando il ruolo essenziale del sistema nella transizione climatica ed energetica.

In precedenza, con le conclusioni di marzo 2026, aveva invitato la Commissione a presentare la **revisione** dell'ETS **al più tardi entro luglio 2026**, per ridurre la volatilità del prezzo del carbonio e attenuare il suo impatto sui prezzi dell'energia

elettrica, compresi i correlati costi della catena di approvvigionamento, e sul riorientamento delle attività. Ciò preservando nel contempo il ruolo essenziale di tale sistema nella transizione climatica ed energetica attraverso un segnale di prezzo basato sul mercato per le emissioni di carbonio che stimoli gli investimenti e l'innovazione.

Da fonti informali si apprende che durante il Consiglio affari generali del 16 giugno 2026, in preparazione del Consiglio europeo, si è confermata la contrapposizione tra il gruppo di Stati Membri (tra cui l'**Italia**) favorevole a una revisione sostanziale dell'ETS e il gruppo che ritiene essenziale mantenerne l'impianto per evitare un impatto negativo sugli investimenti delle imprese nella transizione verde.

A seguito della presentazione del pacchetto di revisione da fonti informali si apprende che dal primo dibattitto in sede di COREPER I il 22 luglio sia emersa una **netta polarizzazione** tra le delegazioni.

Un blocco di Paesi composto da **Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Croazia, Grecia, Cipro, Lettonia, Lituania e Slovenia**, pur considerandola un primo passo verso la salvaguardia della competitività, ha giudicato la **proposta insufficiente** e ha espresso forte preoccupazione per il ridimensionamento del Fondo per la Modernizzazione. Questo blocco ha ritenuto che la quota del meccanismo di stimolo degli investimenti riservata ai Paesi a minore reddito non assicuri un reale vantaggio accessibile e che la condizionalità al 20% per il rilascio delle quote gratuite sia un aggravio burocratico che indebolisce la certezza degli investimenti e la protezione dal rischio di rilocalizzazione delle emissioni. Tali delegazioni hanno chiesto di dare priorità alle norme sui parametri di riferimento (*benchmark*), ad una gestione pragmatica del settore marittimo e dell'aviazione e agli adeguamenti della traiettoria del fattore di riduzione lineare, con la Polonia che ha proposto di anticipare la riduzione al 2028 per alleggerire la pressione sui comparti energivori.

Anche l'**Italia** ha espresso una valutazione critica (v. *infra*).

Al contrario, **Svezia, Danimarca, Finlandia, Paesi Bassi, Spagna e Lussemburgo** hanno sottolineato l'**esigenza di preservare l'integrità e l'ambizione del sistema ETS**, mantenendo un segnale di prezzo del carbonio forte e prevedibile. Svezia, Danimarca e Finlandia in particolare hanno contestato la riduzione dell'ambizione. **Paesi Bassi, Finlandia e Danimarca** hanno inoltre manifestato perplessità sull'impiego dei crediti internazionali. Quest'ultima ha sostenuto la necessità di condizionalità rigorose sulle quote gratuite, mentre la Spagna ha chiesto di non modificare il fattore di riduzione lineare prima del 2035.

Germania e **Francia** si sono collocate su una **linea intermedia**. La Germania ha chiesto di equilibrare il segnale di prezzo con la protezione della base industriale e la trasparenza sui fondi nel Quadro Finanziario Pluriennale, mentre la Francia ha approvato gli adeguamenti pragmatici volti alla reindustrializzazione, chiedendo però garanzie sull'adeguatezza dei fondi e sulla tutela delle esportazioni nei settori soggetti al Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM).

La polarizzazione del dibattitto sulla revisione dell'ETS ha caratterizzato anche le altre riunioni che hanno preceduto la presentazione del pacchetto, come i **lavori preparatori della riunione del Consiglio europeo** del **19 marzo 2026**, in sede di COREPER e il **Consiglio** **Energia** del **16 marzo 2026**.

Inoltre da fonti informali si apprende che, il **15 luglio 2026,** 10 Stati membri (Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Grecia, Ungheria, **Italia**, Polonia, Romania e Slovacchia) hanno pubblicato una **dichiarazione congiunta** in cui avrebbero chiesto, tra l'altro, che:

- le condizioni per ottenere quote gratuite siano considerate solo per i settori in grado di compiere ulteriori sforzi;
- il sistema sia più flessibile per tenere conto delle circostanze nazionali;
- l'ETS 2 venga considerato nell'ambito della revisione;
- per l'aviazione e il settore marittimo siano preferite soluzioni multilaterali.

In precedenza i capi di Stato e di Governo di **Italia**, Austria, Croazia, Grecia, Romania, Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia e Slovacchia avrebbero inoltre inviato una **lettera alle istituzioni dell'UE** chiedendo una **revisione approfondita del sistema ETS** che includesse un'estensione delle quote gratuite oltre il 2034, nonché un approccio graduale all'eliminazione delle quote gratuite a partire dal 2028. Hanno inoltre chiesto di accelerare la revisione affinché venisse presentata al più tardi alla fine di maggio.

In senso contrario, invece, **otto Stati** (Danimarca, Olanda, Svezia, Finlandia, Spagna, Portogallo, Slovenia e Lussemburgo), avrebbero presentato un ***non paper*** con il quale hanno sottolineato che apportare modifiche fondamentali, mettere in discussione lo strumento stesso o sospenderlo costituirebbe un passo indietro molto preoccupante, non solo in termini di ambizione climatica, ma anche perché indebolirebbe i segnali di prezzo del carbonio che sostengono investimenti e stabilità del mercato.

Posizione del Governo italiano

Si apprende da fonti informali che durante il primo dibattitto sul pacchetto di proposte in sede di COREPER I l'**Italia** ha espresso una **valutazione complessivamente critica**, ritenendo che la proposta continui a sottovalutare l'impatto dell'ETS sulla competitività, sulla capacità produttiva e sulle quote di mercato manifatturiere e che le modifiche della Commissione siano concessioni meramente parziali. In particolare, il vincolo di **destinare il 100% del valore economico delle quote gratuite ad investimenti**, unito al blocco del 20% fino a verifica, sottrarrebbe **liquidità immediata** a settori energivori chiave quali ceramica, vetro, carta e acciaio.

L'accelerazione del **fattore lineare di riduzione al 3,7%** rischierebbe inoltre di determinare un impatto drastico entro il 2039 per gli impianti che presentano emissioni di processo non eliminabili nel breve periodo. Nell'ambito delle estensioni settoriali, l'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti altererebbe i costi di

gestione comunale e rischierebbe di incentivare lo smaltimento in discarica, mentre l'estensione al marittimo per le navi di minore stazza penalizzerebbe la connettività e rischierebbe di deviare le rotte di *transhipment* dai porti italiani ed europei verso gli scali extra-UE del Nord Africa.

Alla luce di tali criticità, l'Italia ha ribadito l'esigenza di:

- introdurre ***benchmark* settoriali differenziati** che riflettano l'effettiva maturità tecnologica e l'accesso alle reti;
- sfruttare appieno il margine del 5% di crediti internazionali dal 2036;
- escludere la termovalorizzazione dal perimetro ETS;
- inasprire i criteri di prossimità geografica nel marittimo per annullare il vantaggio competitivo dei porti extra-UE;
- garantire il riutilizzo integrale dei proventi nel settore;
- assicurare il rispetto della neutralità tecnologica nell'accesso ai finanziamenti.

Già nelle comunicazioni rese alle Camere l'11 giugno 2026 in vista del Consiglio europeo, il **Presidente del Consiglio Meloni** ha assunto una **posizione critica** sia nei confronti dell'atto relativo ai *benchmark* ETS sia rispetto alle prime anticipazioni del contenuto della revisione del sistema.

Da fonti informali si apprende inoltre che nel corso del Consiglio trasporti dell'8 giugno 2026 l'Italia ha richiamato le **criticità derivanti dall'ETS marittimo**, in particolare nel Mediterraneo, sottolineando i rischi di deviazione dei traffici, rilocalizzazione degli investimenti e perdita di competitività dei porti europei, ribadendo la necessità di misure correttive mirate e richiamando anche l'impatto dell'ETS sui collegamenti con Sicilia e Sardegna. In tal occasione avrebbe inoltre espresso contrarietà a un'estensione dell'ETS che possa sovrapporsi al CORSIA e accentuarne le criticità.

In precedenza, nell'informativa urgente alla **Camera dei deputati** del 9 aprile 2026, il Presidente del Consiglio Meloni ha riferito che nelle conclusioni del Consiglio europeo del 19 marzo 2026 l'Italia ha ottenuto che venisse inserita la possibilità per gli Stati membri di adottare **misure nazionali urgenti** in grado di **mitigare il prezzo dell'energia nel breve termine**, ETS compreso, e tutto ciò in attesa di una **revisione organica** di questo strumento per ridurne strutturalmente la volatilità e l'impatto sui prezzi dell'energia.

Ha infine ribadito che il Governo continuerà a chiedere di **sospendere temporaneamente** l'applicazione dell'**ETS** alla **produzione di elettricità da fonti termiche**, almeno fino a quando i prezzi globali delle fonti energetiche fossili non torneranno sui livelli precedenti alla crisi in Medio Oriente.

Anche l'11 marzo 2026, in occasione delle comunicazioni alle Camere prima della riunione del Consiglio europeo, il Presidente Meloni aveva ribadito l'attività svolta dal Governo italiano a livello europeo per chiedere, in attesa della

necessaria revisione annunciata, di **sospendere urgentemente l'applicazione dell'ETS** alla **produzione di elettricità da fonti termiche**.

Al di là di questa misura emergenziale urgente, aveva sottolineato la necessità di una revisione che corregga strutturalmente l'effetto inflativo legato all'applicazione congiunta delle regole europee di fissazione del prezzo dell'energia elettrica e dell'ETS; la proroga delle quote gratuite per le industrie energivore; la riduzione della volatilità del prezzo delle quote ETS attraverso l'introduzione di un *cap*, oppure escludendo dal mercato degli ETS gli attori non industriali, così da limitare ogni speculazione finanziaria.

Da fonti informali si apprende altresì che durante i lavori preparatori della riunione del Consiglio europeo del 19 marzo 2026, in sede di COREPER, **l'Italia**, sostenuta da **Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria**, avrebbe posto l'accento sulla necessità di intervenire con urgenza sul tema dei prezzi dell'energia e sull'impatto dell'ETS e ribadito l'importanza di un rispetto in concreto del principio di neutralità tecnologica. Avrebbe sottolineato altresì l'opportunità di chiedere una **sospensione temporanea dell'ETS** fino al termine della crisi, accompagnata da misure mirate e di breve periodo.

Ancora, al **Consiglio** Energia del 16 marzo 2026, secondo fonti informali, l'Italia avrebbe chiesto una riflessione a livello europeo **sull'impatto dell'ETS nel settore della generazione termoelettrica**, al fine di migliorare prevedibilità dei prezzi e ridurre effetti distorsivi nel mercato, pur mantenendo l'impegno verso gli obiettivi di decarbonizzazione.

Posizione della Camera dei deputati

Con la risoluzione approvata in Assemblea lo scorso 28 maggio in esito all'esame della Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'UE e del Programma di lavoro annuale della Commissione europea per il 2026, la Camera dei deputati ha sottolineato la necessità di perseguire un adeguato **bilanciamento** tra gli **obiettivi di decarbonizzazione** e il **rilancio della competitività** e della base industriale europea, garantendo in ogni caso il rispetto del principio della neutralità tecnologica nonché la sostenibilità economica e sociale degli interventi previsti e tenendo adeguatamente conto delle specificità dei singoli settori produttivi, come quello ceramico.

Indirizzi specifici sono stati espressi in riferimento all'estensione delle quote gratuite oltre il 2034 e la sospensione dell'applicazione dell'**EU ETS** alla produzione di elettricità da fonti termiche, almeno fino a quando i livelli dei prezzi energetici non siano tornati a quelli precedenti alla crisi in Medio Oriente, con specifiche deroghe o esenzioni, sino al 2035, per le regioni insulari europee maggiormente penalizzate dalla discontinuità territoriale.

Indicazioni al riguardo sono contenute anche nelle risoluzioni approvate dalla Camera in esito alle comunicazioni del Presidente del Consiglio in vista del

Consiglio europeo dell'11 marzo 2026 (la risoluzione n. 6-00242 (Mantovani, Giglio Vigna, Rossello, Carfagna ed altri), e la risoluzione n. 6-00243 riformulata (Richetti, Boschi, Magi ed altri), - ad eccezione dei capoversi 1, 3, 11 e 14 del dispositivo e della premessa), e dell'11 giugno 2026 (la risoluzione n. 6-00257 (Mantovani, Giglio Vigna, Rossello, Carfagna e altri) e la risoluzione n. 6-00255 (Richetti e altri) riformulata.

La risoluzione 6-00242 impegna il Governo ad affrontare con urgenza, assieme alla Commissione europea, la definizione di interventi per ridurre immediatamente i prezzi dell'energia, a partire dalla possibilità di una **sospensione provvisoria dell'applicazione dell'ETS alla generazione termoelettrica** come primo obiettivo e da una sua **revisione** che adatti il suo funzionamento al mutato contesto europeo e internazionale e ne corregga gli aspetti che si sono rivelati dannosi per la competitività del sistema industriale.

La risoluzione n. 6-00243 impegna il Governo ad operare in sede di Consiglio europeo affinché, per la durata della crisi in atto e sino al rientro di condizioni di normalità dei mercati energetici, sia **sospesa** l'operatività dell'ETS, ovvero siano adottate misure equivalenti di salvaguardia, al fine di evitare ulteriori aggravi sui costi energetici e produttivi, con particolare riguardo alle imprese energivore e ai settori maggiormente esposti, preservando competitività, livelli occupazionali e continuità delle filiere industriali.

La risoluzione 6-00257 impegna il Governo ad adottare ogni iniziativa utile per finalizzare un EU ETS compatibile con il sistema industriale, e in grado di garantire stabilità e prevedibilità agli investimenti delle imprese attraverso **correttivi all'ETS** volti ad evitare la speculazione finanziaria, le distorsioni competitive e gli oneri non correlati alla decarbonizzazione, compensando le asimmetrie presenti tra Europa ed il resto del mondo.

La risoluzione n. 6-00255 impegna il Governo ad operare in sede di Consiglio europeo affinché sia adottata una profonda revisione dell'ETS.

Motivazioni e valutazione d'impatto

Le misure proposte si basano sui risultati della valutazione d'impatto effettuata per affrontare le diverse clausole di revisione contenute nella normativa vigente.

La valutazione di impatto elaborata dalla Commissione (in inglese, una sintesi è disponibile in italiano) accompagna le tre proposte parte del pacchetto e ha preso in esame **tre opzioni strategiche** che differiscono per il grado di cambiamento che comportano rispetto al sistema attuale:

opzione 1: "allineare l'ambizione e migliorare gli incentivi" comprende misure che comportano il minor cambiamento rispetto alle politiche in vigore;

opzione 2: "allineare l'ambizione ed **estendere** l'**ambito di applicazione** e i relativi incentivi" comprende misure che introducono innovazioni o **cambiamenti moderati** al sistema;

opzione 3: “allineare l'ambizione ed estendere in modo completo l'ambito di applicazione e gli incentivi” modifica in modo più sostanziale il funzionamento del sistema.

La Commissione europea ha **selezionato** l’**opzione 2** ad eccezione del livello di ambizione e delle modalità di integrazione degli assorbimenti nell'ETS, che corrispondono ad altre opzioni strategiche, perché rafforza l'efficacia ambientale del sistema mantenendo al contempo **proporzionalità**, **stabilità regolamentare**, **equità** tra i settori e salvaguardia della competitività.

Gli impatti dell’opzione prescelta

La Commissione sostiene che i **costi** e i **benefici** complessivi **non siano quantificabili in dettaglio** considerando che alcuni **aspetti specifici** della disciplina saranno elaborati mediante successivi **atti delegati** e **di esecuzione**.

In termini generali, sotto il profilo di riduzione efficiente dei costi, la valutazione di impatto sottolinea che la proposta introduce **semplificazioni** in relazione all’attuale **quadro** di **conformità** dell’**EU ETS** e che l'estensione dell'ETS ai rifiuti si baserà sulle disposizioni vigenti della direttiva in materia di monitoraggio e comunicazione per questo settore.

Sotto l’aspetto dei benefici la Commissione sostiene che il **vantaggio principale** sia il proseguimento di un **segnale di prezzo** del **carbonio stabile** e **prevedibile** oltre il 2030 derivante dalla fissazione di un massimale ETS e di un fattore di riduzione lineare coerente con l'obiettivo concordato per il 2040.

Infine, in riferimento al **comparto industriale**, sostiene che il principale beneficio sia una **traiettoria** di **decarbonizzazione post-2030 più graduale** rispetto alla direttiva vigente e la previsione di una proroga delle misure di protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio oltre il 2030.

Consultazione dei portatori di interesse

Proposta di direttiva e proposta di regolamento che modificano la direttiva ETS e il regolamento MRV per il trasporto marittimo e il regolamento FuelEU Maritime

La Commissione europea riferisce che la revisione della direttiva ETS e della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato si basano sui riscontri raccolti nell'ambito di una valutazione del quadro attuale e di una valutazione d'impatto per il riesame svolte in parallelo. In tale processo sostiene di aver **consultato portatori di interessi** mediante diverse attività, tra cui:

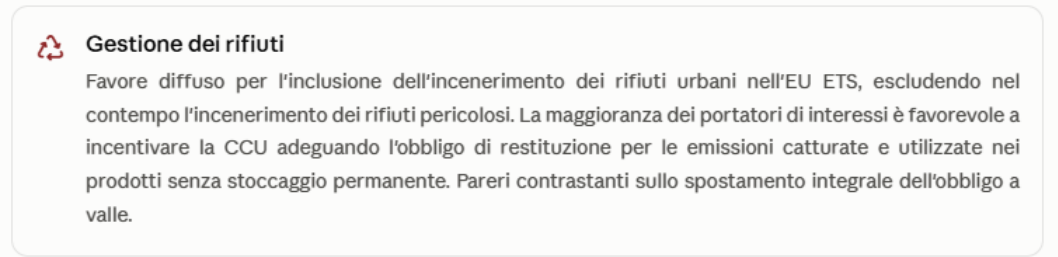
- una **consultazione pubblica *online*** con un questionario su ciascuno dei settori oggetto di valutazione e riesame;
- molteplici **riunioni** e **conferenze** (virtuali) bilaterali e multilaterali dei portatori di interessi per discutere del riesame dell'EU ETS, anche con

imprese e associazioni di imprese di diversi settori, sindacati, organizzazioni non governative e autorità pubbliche degli Stati membri;

- in relazione ai temi connessi al settore marittimo, una **riunione** congiunta del sottogruppo del **Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile** sull'attuazione dell'MRV e dell'ETS per il settore marittimo (ESSF) e del gruppo di esperti sul cambiamento climatico (CCEG per il settore marittimo;
- una **tavola rotonda** ad alto livello dei portatori di interessi sul riesame dell'EU ETS.

Rimandando alla figura che segue per le risultanze dell'attività di consultazione nei singoli settori, la Commissione riferisce che nel complesso è emerso un **ampio sostegno** all'**EU ETS** come **strumento di natura politica** e che la maggior parte dei portatori di interesse ritiene che l'adeguamento al ribasso del fattore di riduzione lineare sia importante per contenere i prezzi del carbonio e migliorare la prevedibilità del mercato.





Proposta che modifica la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato

La Commissione europea informa di aver **consultato**, tra novembre 2025 e gennaio 2026, il **gruppo di esperti** sull'assegnazione gratuita in merito ai valori dei parametri di riferimento per il periodo 2026-2030 **in diversi stadi del processo** che ha portato alla loro determinazione. Successivamente, l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento dell'ETS per il periodo 2026-2030 è stato pubblicato tra maggio e giugno del 2026 al fine di raccogliere osservazioni. Nel complesso, la Commissione riferisce che la **maggior parte dei rispondenti** ha **chiesto** che fossero stabiliti **parametri di riferimento alternativi specifici per settore**, mentre alcuni hanno sollecitato l'adozione rapida del regolamento a fini di chiarezza.

Lo scorso 3 giugno si sono tenute **riunioni** del **gruppo di esperti** con gli **Stati membri** e i **rappresentanti dell'industria**, in cui l'opzione relativa ai **parametri di riferimento alternativi settoriali** è stata discussa, concludendo che avrebbe determinato un **aumento insufficiente** dei **livelli di assegnazione gratuita** fino al 2030 calcolati sulla base di parametri di riferimento alternativi per i settori esposti a un maggiore rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per via della disponibilità limitata di tecniche e misure di abbattimento.

La presente proposta include pertanto un adeguamento del tasso massimo di aggiornamento dei parametri di riferimento alternativi tale da garantire il massimo aumento possibile dell'assegnazione gratuita determinata sulla base dei parametri di riferimento alternativi fino al 2030, senza comportare l'applicazione del fattore di correzione transettoriale.

Posizione delle associazioni industriali di Italia, Germania e Francia

Con una dichiarazione congiunta firmata poco prima della presentazione del pacchetto, **Confindustria, BDI e MEDEF** hanno chiesto alla **Commissione europea** una profonda revisione dell'ETS, affinché le regole del mercato europeo della CO_2 siano rese più aderenti alla realtà dell'industria, tenendo conto delle tecnologie disponibili, dei costi, delle infrastrutture e della concorrenza internazionale.

Nella lettera firmata dalle associazioni industriali di Italia, Germania e Francia, viene richiamato anche un recente studio dell'Università di Milano-Bicocca sull'ETS, secondo il quale tra il 2013 e il 2024 la riduzione delle emissioni sarebbe

derivata soprattutto dalle chiusure aziendali, più che dall'effetto del sistema sulla decarbonizzazione. Nella lettera viene chiesto di**:**

- rivedere la **riserva stabilizzatrice del mercato** per evitare carenze determinate dalle regole attuali e limitare la volatilità dei prezzi;
- rafforzare il CBAM mantenendo quote gratuite e compensazioni dei costi ETS fino a quando non saranno disponibili strumenti alternativi efficaci per contrastare il rischio di delocalizzazione produttiva;
- destinare integralmente i ricavi del sistema ETS alla decarbonizzazione dell'industria;
- integrare dopo il 2030 strumenti come i crediti internazionali di alta qualità, la cattura e lo stoccaggio della CO_2 e le rimozioni permanenti di carbonio;
- escludere il trasporto marittimo e aviazione dall'ambito di applicazione del meccanismo.

Principali contenuti delle proposte

Modifiche alla direttiva ETS

Massimale:

Viene fissato il **fattore di riduzione lineare** (**LRF**) al **3,7% dal 2031 al 2035** e al **1,7% dal 2036** per consentire un calo annuale più lento e il proseguimento del rilascio di quote dopo il 2040 (**articolo 9 modificato**).

Crediti internazionali:

Si mettono a disposizione fino a **260 milioni di quote** per l'acquisto di un massimo di **260 Mt di crediti internazionali di alta qualità** e di elevata integrità al fine di contribuire **dal 2036 al 2040** all'ambizione climatica delle attività soggette all'ETS. Entro il 31 gennaio 2033 la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito allo sviluppo di un mercato internazionale dei crediti di alta qualità e di elevata integrità, e al contributo di tali crediti all'ambizione climatica. Subordinatamente a questa relazione, nel caso in cui non siano disponibili crediti internazionali di alta qualità, di elevata integrità ed efficaci sotto il profilo dei costi, a partire dal 2036 il fattore di riduzione lineare per i settori ETS torna al 2,7 %, quindi in linea con una riduzione delle emissioni nell'UE del 90 % entro il 2040 (**nuovo articolo 9 *ter***).

Il minor fattore di riduzione lineare introdotto a partire dal 2036 è infatti in linea con l'ambizione di ridurre le emissioni interne dell'UE dell'85 % entro il 2040, e non del 90%, poiché tiene conto delle disposizioni della legge europea sul clima relative alla possibilità di utilizzare, a partire dal 2036, crediti internazionali di alta qualità per un contributo massimo del 5% di riduzione delle emissioni nette dell'UE per il 2040.

Assorbimenti di carbonio

Gli **assorbimenti permanenti interni di carbonio** vengono integrati nell'EU ETS (**nuovo articolo 9 *quater***). In particolare viene aumentato il massimale di un numero di quote corrispondente alle unità di assorbimento permanente interno generate da attività di **cattura delle emissioni biogeniche con stoccaggio del carbonio** (**BioCCS**) e di **cattura diretta dall'aria con stoccaggio del carbonio** (**DACCS**) che la Commissione è incaricata di acquistare. Tali quote sono messe a disposizione della Commissione per essere vendute all'asta dal 2031 al 2040 al fine di generare proventi per l'acquisto degli assorbimenti.

Si assegnano inoltre quote supplementari (10 milioni) alla Commissione nel caso in cui ciò sia necessario per colmare il divario tra i proventi generati dalle quote e il prezzo degli assorbimenti.

Viene prevista la possibilità per i gestori, gli operatori aerei e le società di navigazione di compensare le loro emissioni da combustibili fossili con unità di assorbimento permanente interno del carbonio generate mediante BioCCS e che sono certificate a norma del regolamento sulla certificazione per gli assorbimenti di carbonio e la carboniocoltura (**articolo 14, nuovo paragrafo 1 *bis***). Non possono essere contabilizzate come emissioni negative e sono cancellate le unità certificate di assorbimento permanente del carbonio già acquistate dalla Commissione.

Tale meccanismo di compensazione non può determinare un livello di emissioni negative né portare all'ottenimento di quote di emissioni dell'UE.

Banca per la decarbonizzazione industriale

A partire dal 2028 viene istituita la **Banca per la decarbonizzazione industriale**, un'entità a livello di UE il cui scopo è sostenere l'espansione e la diffusione di tecnologie, processi e tecniche di decarbonizzazione delle industrie. (**nuovo articolo 10 *quater quater***), riservando alcune quote agli Stati membri a basso reddito.

La banca inizierà a operare in due fasi.

In una **prima fase**, nel **periodo 2028-2030**, un **meccanismo di stimolo degli investimenti** sosterrà i progetti di decarbonizzazione industriale ammissibili attraverso **400 milioni di quote** e secondo il principio "**primo arrivato, primo servito**". La Commissione quindi pubblica inviti aperti a presentare candidature in base ai quali preselezionerà i progetti; le quote sono assegnate ai progetti preselezionati in ordine cronologico in base alla data e all'ora di presentazione di una garanzia di realizzazione del progetto. Il sostegno è subordinato al rispetto della scadenza fissata per l'inizio della costruzione fisica e all'entrata in funzione del progetto, mentre l'esecuzione sarà garantita mediante garanzie di realizzazione del progetto. Il pagamento, **erogato sotto forma di quote**, è collegato alla prevenzione delle emissioni che deve essere verificata in modo indipendente (**nuovo articolo 10 *quater quinquies***).

In una seconda fase, a partire dal 2031, la Banca riserva **400 milioni di quote** per sostenere i progetti di decarbonizzazione industriale principalmente attraverso **procedure di gara competitive** per l'aggiudicazione di **contratti per differenza di carbonio** o **premi per il carbonio.** Sono previste garanzie di offerta e garanzie di realizzazione del progetto e si introducono disposizioni sui rimborsi e sulle entrate come entrate con destinazione specifica esterne per la Banca.

Le sinergie con il Fondo europeo per la competitività sono assicurate dalla possibilità di assegnare un **marchio di competitività** ai progetti valutati dalla Banca (**nuovo articolo 10 *quater sexies***).

Fondo per l'innovazione

Al **Fondo per l'innovazione**, già previsto dalla direttiva ETS, viene dedicato un articolo specifico (**nuovo articolo 10 *quater ter***) e ne vengono rafforzati i principi di attuazione.

Sono previste norme transitorie per garantire la continuità dell'applicazione dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 8, che attualmente disciplina il Fondo, ai progetti in corso approvati o selezionati per il finanziamento a norma della medesima disposizione prima del 1º gennaio 2031.

Fondo per la modernizzazione

Il **Fondo per la modernizzazione** viene **prorogato** al periodo **2031-2040** e i **settori di investimento ammissibili** vengono estesi all'**elettrificazione** e alla **decarbonizzazione industriale**, segnatamente le tecnologie di cattura e utilizzo del carbonio (CCU) e cattura, trasporto e stoccaggio geologico (CCS) di CO_2, continuando nel contempo a vietare il sostegno alla produzione di energia basata sui combustibili fossili. La percentuale di quote distribuite all'insegna della solidarietà di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) viene fatta convogliare attraverso il Fondo per la modernizzazione e viene consentito agli Stati membri di trasferire volontariamente quote supplementari dai loro volumi d'asta per aumentare le risorse del Fondo (**articolo 10 *quinquies* modificato**).

Proventi delle aste

Si impone agli Stati membri di destinare almeno il 50 % dei proventi dell'ETS al sostegno della decarbonizzazione dei settori ETS definendo specifici **settori prioritari di spesa**. Tali priorità comprendono le energie pulite e le infrastrutture di rete, i trasporti a basse emissioni di carbonio (in particolare per il trasporto marittimo e aereo), la decarbonizzazione industriale (comprese l'elettrificazione, la cattura e lo stoccaggio del carbonio e le tecnologie pulite), la decarbonizzazione della gestione dei rifiuti, la circolarità e il sostegno alla ricerca e all'innovazione in questi settori.

Il principio alla base è che i settori ETS che pagano il prezzo del carbonio dovrebbero essere sostenuti con le entrate generate dallo stesso sistema. Nei considerando 37 e 38 della proposta di direttiva si sottolinea infatti che, sebbene dal giugno 2023 gli Stati membri siano tenuti a destinare tutti i proventi dell'EU ETS a scopi legati al clima e all'energia e a garantire trasparenza al riguardo, le tendenze di spesa attuali rivelano delle carenze, con settori critici che ricevono finanziamenti sproporzionatamente bassi. Ciò avviene per esempio per la decarbonizzazione industriale, che rappresenta una parte ingente delle emissioni dell'UE e che richiederà l'elettrificazione diretta o indiretta dei processi attualmente alimentati a combustibili fossili, con relativo fabbisogno di investimenti del sistema energetico. Ciò rende necessario preparare il sistema energetico alla domanda supplementare in particolare intorno ai poli industriali e utilizzare i proventi dell'ETS a livello nazionale per sostenere gli investimenti nel rafforzamento della rete, nello stoccaggio di energia elettrica e in altre soluzioni che migliorano la flessibilità del sistema elettrico, nonché nello sveltimento della pianificazione e del rilascio di autorizzazioni a livello locale e regionale.

Si specifica che l'uso dei proventi debba essere coerente con la transizione verso un'economia sicura e sostenibile a basse emissioni di carbonio e vengono vietati gli investimenti per misure che prolungano la dipendenza dai combustibili fossili (**articolo 10, paragrafo 3, modificato**).

Si rafforzano inoltre i **requisiti di visibilità** per garantire che il pubblico e i portatori di interessi possano individuare chiaramente le modalità di utilizzo dei proventi dell'ETS, obbligando gli Stati membri a comunicare pubblicamente le fonti di finanziamento delle azioni e dei progetti finanziati dai proventi dell'ETS, in particolare quando i beneficiari promuovono i progetti e i loro risultati e garantendo che gli stessi utilizzino l'apposita etichetta standardizzata dell'UE ("(co)finanziato dal sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea")(**articolo 30 *quaterdecies* modificato**).

Tali modifiche, come riportato nel considerando 40 della proposta di direttiva, devono inoltre essere integrate dalla modifica al regolamento sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima (la cui presentazione è prevista per il quarto trimestre del 2026), che imporrà agli Stati membri di integrare nei rispettivi Piani nazionali per l'energia e il clima (PNIEC) l'uso previsto dei proventi delle aste ETS. L'obiettivo è garantire, attraverso un obbligo di pianificazione *ex ante*, che la spesa sia strategicamente allineata agli obiettivi climatici nazionali e a livello dell'UE prima dell'assegnazione dei proventi, unitamente a un monitoraggio, un controllo pubblico e una visibilità migliori.

Qualora gli Stati membri decidano di non mettere all'asta una parte del quantitativo totale delle quote per determinati scopi, i quantitativi esclusi dall'asta dovrebbero essere utilizzati per calcolare l'importo delle risorse proprie basate sullo scambio di quote di emissioni, in linea con il considerando 14 della nuova proposta di decisione relativa al sistema delle risorse proprie.

La proposta di decisione sulle **risorse proprie** (COM(2025)574) stabilisce il sistema di finanziamento del bilancio nel suo complesso e fa parte del pacchetto di proposte relative

al **Quadro finanziario pluriennale** (**QFP**) **dell'UE 2028-2034** presentato tra luglio e settembre 2025 (v. dossier del Servizio RUE). In particolare riprende e completa le proposte pendenti ai fini dell'introduzione di **cinque nuove risorse proprie**, tra cui un'**aliquota uniforme del 30%** applicata a:

1) le entrate derivanti dalla vendita all'asta di quote da parte degli Stati membri;
2) l'importo calcolato moltiplicando il prezzo medio ponderato delle quote messe all'asta per il quantitativo annuo di quote a cui lo Stato membro applica o la possibilità di cancellazione limitata o l'utilizzo di quote per le vendite all'asta a favore del Fondo per la modernizzazione.

Emissioni del trasporto aereo

Viene **esteso** l'**ambito geografico** dell'**EU ETS** per quanto riguarda le **attività di trasporto aereo** applicando il sistema anche alla quota equa spettante all'UE di determinati **voli internazionali** in partenza dall'Europa (**articolo 28 *bis*, paragrafo 1, modificato e allegato I**) e ai **voli d'affari**.

L'EU ETS fino al 31 dicembre 2026 comprende solo i voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) e quelli in partenza verso la Svizzera e verso il Regno Unito. L'ambito di applicazione viene esteso ai voli in partenza da un aeroporto situato nel SEE che atterrano in aerodromi di paesi terzi a non più di 5 mila chilometri dal più grande aerodromo nel centro geografico dell'Unione (aerodromo di Francoforte). Tale copertura si applica a partire dal 2029 anziché dal 2027, per un periodo di quattro anni e in funzione del riesame del 2032.

Ciò è accompagnato da aumenti commisurati del massimale (**articolo 28 *bis*, paragrafo 1, modificato**).

Viene consentita la **detrazione** dall'obbligo di restituzione nell'ambito dell'EU ETS dei **costi di compensazione** sostenuti nell'ambito del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (**CORSIA**) sulle rotte extraeuropee, al fine di evitare doppi addebiti (**articolo 12, paragrafo 3, lettera b), modificato**). Si proroga inoltre l'attuazione della cancellazione di unità nell'ambito di CORSIA fino al 2035 (**articolo 12, paragrafo 9, modificato**).

L'estensione dell'ambito geografico di applicazione dell'EU ETS per il trasporto aereo, in combinazione con il corrispondente aumento del totale delle quote da assegnare agli operatori aerei, consente di incrementare il numero di quote a sostegno delle tecnologie di propulsione e dei carburanti alternativi.

Viene **prorogata fino al 2040** la **disponibilità** di **quote riservate** per l'uso di **carburanti sostenibili** per l'aviazione e di altri **carburanti per l'aviazione non derivati da combustibili fossili** e anche all'uso di **energia elettrica** viene riservato lo stesso trattamento. Viene tuttavia **abbassata** la **percentuale** coperta dalle quote riservate della differenza di prezzo tra l'utilizzo di cherosene fossile e l'utilizzo di tali carburanti ammissibili. Sono fissati dei requisiti relativi all'origine per promuovere prodotti dell'UE.

Per i **voli d'affari**, invece, si stabilisce che il quantitativo riservato di quote è disponibile solo nel caso degli aeromobili a propulsione elettrica e vengono attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per l'adozione di un elenco di aeromobili considerati aeromobili d'affari. Una parte delle quote riservate è destinata alla **riduzione** degli **impatti climatici** delle **scie di condensazione** in maniera efficace sotto il profilo dei costi (**articolo 3 *quater*, paragrafo 6, modificato**).

Emissioni del trasporto marittimo

Con riferimento al trasporto marittimo vengono apportate, tra l'altro, le modifiche che seguono.

Vengono rafforzate le **misure di salvaguardia** contro il **rischio di elusione** da parte delle **navi portacontainer** e delle navi che effettuano o prestano sostegno in **operazioni offshore** (**articolo 3 *octies bis*, paragrafo 2**, e **articolo 3 modificati**) e viene previsto un monitoraggio costante di tale rischio. In particolare viene stabilito che la Commissione debba riesaminare la validità dell'elenco che individua i porti di trasbordo di container limitrofi una volta all'anno anziché una volta ogni due anni, ma per motivi di efficienza amministrativa deve modificare l'elenco solo se necessario. La quota di trasbordo di container necessaria per indicare un porto come porto di trasbordo di container limitrofo viene abbassata dal 65% al 50% e viene abbassata da 300 miglia nautiche a 150 la distanza tra un porto situato al di fuori dell'Unione da individuare come porto di trasbordo di container e un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Vengono compresi i porti in paesi terzi con i quali è stato concluso un accordo di collegamento dei sistemi ETS. La definizione di porto di scalo viene modificata in modo da includere i cantieri offshore in cui la nave effettua o presta sostegno alle operazioni offshore.

Viene prorogata fino al 31 dicembre 2038 l'assegnazione temporanea di quote agli Stati membri con una concentrazione elevata di società di navigazione rispetto alla popolazione (**articolo 3 *octies bis*, paragrafo 3)**.

Viene stabilito che nel periodo dal 1º gennaio [2028/primo anno dopo l'entrata in vigore della direttiva] al 31 dicembre 2040, un massimo 110 milioni di quote deve essere riservato alle società di navigazione, su base trasparente, equa e non discriminatoria, per coprire in tutto o in parte il differenziale di prezzo tra i **combustibili fossili convenzionali** e i **combustibili sostenibili per uso marittimo** ammissibili, nonché la totalità o una parte dei costi sostenuti per l'installazione e l'operazione delle tecnologie di propulsione a zero emissioni ammissibili in proporzione all'entità delle riduzioni delle emissioni conseguite attraverso tali tecnologie. Sono previsti requisiti relativi all'origine per promuovere prodotti dell'UE. Data l'evoluzione del grado di maturità tecnologica e commerciale dei combustibili sostenibili per uso marittimo e delle tecnologie di propulsione alternative a zero emissioni, la Commissione deve valutare il funzionamento della riserva istituita (**nuovo articolo 3 *octies bis bis***).

Viene fissata una certa quantità di quote da riservare alla decarbonizzazione del settore marittimo nei **paesi meno sviluppati** e nei **piccoli Stati insulari in via di sviluppo** e alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di stabilire norme sull'uso delle quote riservate e sulla procedura per metterle a disposizione. (**nuovo articolo 3 octies bis ter**).

Si prorogano fino al 31 dicembre 2035 le attuali deroghe previste per le navi di classe ghiaccio e quelle delle altre flotte che servono rotte soggette a deroghe (**articolo 12, paragrafi da 3 *-sexies* a 3 *-ter*, modificati**).

Poiché l'EU ETS per il trasporto marittimo interagisce con le misure globali in fase di sviluppo in seno all'IMO (organizzazione marittima internazionale), viene prevista una clausola di revisione per garantire la coerenza tra l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato e l'EU ETS, evitando nel contempo doppi pagamenti e qualsiasi duplicazione significativa degli oneri (**articolo 3 *octies octies***).

L'**ambito di applicazione** dell'EU ETS viene **esteso alle navi di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate** (**allegato I modificato**). Questo tipo di estensione mirata comporta di conseguenza un aumento del massimale (**articolo 9 modificato**).

Rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, assegnazione gratuita e parametri di riferimento per il periodo successivo al 2031

Per quanto riguarda i settori CBAM, viene **posticipata** l'**eliminazione** dell'**assegnazione gratuita di quote fino al 2038** (attualmente era prevista al 2034). Il fattore CBAM, ovvero il fattore che riduce gradualmente l'assegnazione gratuita delle quote per le merci CBAM, viene quindi ridefinito a partire dall'anno 2028. Per il periodo che va dal 2034 al 2037 viene fissato al 15%. Vengono previsti inoltre tassi di eliminazione graduale specifici per le merci che vengono aggiunte all'ambito di applicazione del regolamento sul CBAM che si applicheranno a decorrere dal periodo quinquennale di assegnazione gratuita che inizia dopo la loro inclusione in detto regolamento (**articolo 10 *bis*, paragrafo 1 *bis*, modificato**).

Il **meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM),** allo scopo di prevenire il rischio di emissioni di carbonio incorporate nelle importazioni verso l'UE, garantisce l'**equivalenza** tra la politica di fissazione del **prezzo del carbonio** applicata nel **mercato interno dell'UE** e la politica di fissazione del prezzo del carbonio applicata alle **importazioni** e si applica alle importazioni di determinati beni, tra cui cemento, ferro e acciaio, alluminio, fertilizzanti, elettricità e idrogeno. A questo fine, il regolamento sul CBAM integra le disposizioni della direttiva sull'EU ETS.

Il regolamento sul CBAM è stato sottoposto a revisione attraverso l'approvazione di un regolamento di semplificazione nell'ambito del c.d. pacchetto *omnibus* I e poi attraverso la presentazione di una proposta di modifica volta, tra l'altro, ad estendere l'ambito di applicazione del meccanismo a una selezione di prodotti a valle e su cui sia il Parlamento

europeo che il Consiglio hanno adottato il proprio mandato in vista dell'avvio dei negoziati interistituzionali (v. dossier del Servizio RUE).

Nel caso in cui la domanda di quote a titolo gratuito renda necessario applicare un **fattore di correzione transettoriale uniforme** prima del 2040, il **quantitativo massimo disponibile** di quote per l'assegnazione gratuita è aumentato fino al 4 %, riducendo di conseguenza la percentuale di quote da mettere all'asta (**articolo 10 *bis*, paragrafo 5 *bis* modificato**).

Un fattore di correzione transettoriale riduce in modo proporzionale l'assegnazione gratuita di quote a tutti gli impianti quando la domanda complessiva di quote gratuite supera il tetto massimo disponibile.

A partire dal periodo quinquennale di assegnazione gratuita che inizia il 1º gennaio 2031, l'assegnazione di quote a titolo gratuito viene subordinata all'elaborazione da parte dei gestori degli impianti di un **piano di investimento nella decarbonizzazione nell'UE**. Il piano deve contenere misure e investimenti nella decarbonizzazione e traguardi intermedi per misurare i progressi compiuti verso l'obiettivo di neutralità climatica a livello dell'Unione. Gli investimenti del piano devono portare a una riduzione significativa delle emissioni a livello di impianto nell'arco del quinquennio e devono essere di importo equivalente al valore economico del 100 % della loro assegnazione gratuita nel periodo quinquennale pertinente. Di conseguenza il considerando 44 della proposta di direttiva sottolinea che le quote assegnate a titolo gratuito dovrebbero diventare quote di investimento nella decarbonizzazione nell'UE.

Concretamente, l'80 % delle quote assegnate a titolo gratuito in un dato periodo quinquennale sarà assegnato ogni anno dopo la verifica e l'approvazione del piano da parte dell'autorità competente.

I gestori sono tenuti a restituire le quote ricevute se rilocalizzano o altrimenti trasferiscono al di fuori dell'Unione le attività interessate.

Il restante **20 %** delle quote a titolo gratuito per il periodo sarà assegnato solo previa verifica che gli investimenti nella decarbonizzazione siano stati effettuati e che la corrispondente riduzione significativa delle emissioni sia stata conseguita entro la fine del periodo quinquennale.

La Commissione deve stabilire, mediante atti delegati, in stretta consultazione con i portatori di interessi, norme riguardo alla qualifica di riduzione significativa delle emissioni, l'elenco dei requisiti e dei costi ammissibili per gli investimenti nella decarbonizzazione, nonché la metodologia per determinare il valore economico del quantitativo di quote ricevute a titolo gratuito.

Eventuali quote non assegnate, o assegnate e restituite, del quantitativo da assegnare a titolo gratuito nel periodo quinquennale interessato devono essere destinate all'assegnazione gratuita nel periodo successivo.

Gli impianti selezionati per ricevere sostegno nell'ambito della nuova Banca per la decarbonizzazione industriale e del Fondo per l'innovazione beneficiano di deroghe alle nuove norme di condizionalità relative alla presentazione di un piano

di investimento nella decarbonizzazione nell'UE se, durante il periodo quinquennale di assegnazione gratuita, nel loro impianto è in corso di attuazione un progetto selezionato per ricevere sostegno dal meccanismo di stimolo degli investimenti o dal Fondo per l'innovazione.

Sono esentati dalle norme di condizionalità relative agli investimenti introdotte per l'assegnazione gratuita anche il 10 % degli impianti più efficienti di un settore o sottosettore dell'UE, gli impianti a zero o a basse emissioni di carbonio e gli impianti che a seguito di una modifica dei loro processi di produzione decidono di rimanere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS.

Le modifiche all'articolo estendono infatti la possibilità, per gli impianti precedentemente inclusi nell'EU ETS perché dotati di unità di combustione con potenza termica nominale totale superiore a 20 MW che hanno modificato i loro processi produttivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di conseguenza non raggiungono più tale soglia, di rimanere nell'EU ETS fino al termine dei due periodi quinquennali di assegnazione gratuita successivi alla modifica dei loro processi produttivi.

Il requisito di condizionalità relativo agli investimenti in riduzioni significative delle emissioni all'interno dell'UE può essere soddisfatto anche da un raggruppamento attraverso un accordo di investimento congiunto nella decarbonizzazione tra impianti. In tal caso il volume dell'investimento deve corrispondere almeno al 100 % dell'assegnazione gratuita a tutti gli impianti del raggruppamento durante il periodo quinquennale (**articolo 10 *bis* modificato**).

Viene prorogata fino al 2040 la validità delle misure transitorie a sostegno di alcune industrie ad alta intensità energetica ritenute esposte alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio (**articolo 10 *ter*, paragrafo 1, modificato**).

Vengono introdotte norme sull'**aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento** per i periodi di assegnazione delle quote gratuite **2031-2035** e **2036-2040**, estendendo in tal modo i principi dell'attuale metodologia a tali periodi (**articolo 10 bis, paragrafo 2, modificato**).

Tali parametri sono fissati *ex ante* per garantire che l'assegnazione avvenga in modo da incentivare riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra e tecniche efficienti sotto il profilo energetico, tenendo conto delle tecniche, dei prodotti sostitutivi e dei processi di produzione alternativi, della cogenerazione ad alto rendimento, del recupero energetico efficiente dei gas di scarico, della possibilità di utilizzare la biomassa e della cattura e dello stoccaggio di CO_2, ove tali tecniche siano disponibili, e in modo da non incentivare l'incremento delle emissioni.

Nuovi parametri di riferimento settoriali per il calore e i combustibili

La proposta di regolamento che modifica la direttiva ETS per quanto riguarda i valori riveduti dei **parametri di riferimento di calore e combustibili** dà seguito a un impegno assunto dalla Commissione europea nel considerando 16 del regolamento di esecuzione (UE) 2026/1412 del 26 giugno 2026. In tale atto sono

fissati i valori riveduti dei parametri di riferimento ai fini dell'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle quote di emissioni dal 2026.

Per rispondere alle preoccupazioni espresse da alcuni settori industriali, il considerando 16 preannuncia la presentazione della proposta in esame per aumentare l'assegnazione gratuita determinata sulla base di parametri di riferimento alternativi per tenere maggiormente conto del potenziale di riduzione delle emissioni, e al contempo evitare l'applicazione del fattore di correzione transettoriale. Al fine di garantire un sostegno tempestivo ed efficace ai settori interessati, si sottolinea che i parametri di riferimento alternativi riveduti dovrebbero poter essere applicati il prima possibile.

La proposta modifica in modo puntuale la direttiva ETS, all'articolo 10 *bis*, per adeguare il **tasso massimo di riduzione annuale** da applicare ai parametri di riferimento di calore e combustibili ai fini dell'**aggiornamento** dei loro **valori fino al 2030** e in modo da evitare l'applicazione del fattore di correzione transettoriale e utilizzare appieno tutte le quote disponibili che possono essere assegnate a titolo gratuito per il periodo 2026-2030, pari a circa 80 milioni di quote, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2026/1862 della Commissione, del 23 luglio 2026.

Il tasso minimo di aggiornamento, i periodi di riferimento, le serie di dati e la metodologia generale per l'aggiornamento dei valori dei parametri rimangono invariati.

Di conseguenza, come annunciato nella relazione illustrativa della proposta, il regolamento di esecuzione (UE) 2026/1412 sarà modificato con un ulteriore regolamento di esecuzione che fisserà i valori aggiornati dei parametri di riferimento di calore e combustibili. Inoltre una decisione della Commissione aggiornerà i quantitativi preliminari di quote gratuite assegnate a ciascun impianto per il 2026-2030, in coerenza con i nuovi parametri.

Il 16 settembre 2026 il Consiglio ha adottato la propria posizione negoziale su questa proposta in vista dell'avvio dei negoziati interistituzionali con il Parlamento europeo.

ETS come servizio

Per facilitare la fissazione del prezzo delle emissioni di gas a effetto serra nei **paesi terzi**, viene istituito il meccanismo "**ETS come servizio**", al fine di fornire **sostegno** ai paesi terzi per quanto riguarda le emissioni non già soggette a obblighi di restituzione nell'ambito dell'EU ETS (**nuovo articolo 25 *ter***).

Compensazione dei costi indiretti

Viene mantenuta la possibilità per gli Stati membri di concedere aiuti di Stato per i settori e i 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 (**articolo 10 *bis*, paragrafo 6, modificato**).

La comunicazione in materia di compensazione dei costi indiretti viene integrata in una comunicazione più ampia sull'uso dei proventi delle aste a norma del regolamento sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima.

Incenerimento dei rifiuti urbani

Viene **esteso** l'**ambito di applicazione** dell'EU ETS agli **impianti di incenerimento e coincenerimento dei rifiuti** non pericolosi.

A tal fine si aggiunge all'allegato I una nuova attività distinta che comprende lo smaltimento o il recupero dei rifiuti non pericolosi negli impianti di incenerimento e coincenerimento con una capacità superiore a 3 tonnellate all'ora. Vengono aggiunte inoltre le definizioni di "rifiuti pericolosi" e "rifiuti urbani".

Il considerando 73 chiarisce che l'esclusione dell'incenerimento dei rifiuti pericolosi è legata, tra l'altro, al fatto che rigorosi requisiti normativi, tecnici e operativi limitano le opzioni di trattamento alternative per i materiali pericolosi che non possono essere riciclati, recuperati o trattati in modo sicuro con altri mezzi.

L'**obbligo** di restituzione delle quote nel settore dell'incenerimento dei rifiuti urbani sarà **introdotto gradualmente** nel **periodo 2031-2034**. Per il 2031 i gestori degli impianti saranno tenuti a restituire il 25% delle loro emissioni verificate fino ad arrivare al 100 % a partire dal 2034 (**nuovo articolo 12 *bis***).

Il numero di quote aggiunto al totale delle quote a livello dell'Unione per il settore deve essere commisurato alla traiettoria di introduzione graduale dal 2031 al 2034 (**articolo 9 modificato**).

È prevista inoltre una **deroga facoltativa**, a discrezione degli Stati membri, per gli impianti situati nelle regioni ultraperiferiche fino al 31 dicembre 2035.

A titolo di **deroga**, fino al 2035 le autorità competenti degli Stati membri che attuano misure equivalenti adeguate, come stabilito al **nuovo articolo 12 *ter***, possono inoltre esentare gli impianti di incenerimento e coincenerimento dei rifiuti dall'obbligo di restituire le quote. Il **monitoraggio** e la **comunicazione**, nonché la **verifica** e l'**accreditamento**, di cui agli articoli 14 e 15, si continuano comunque ad applicare agli impianti interessati dalle deroghe.

Tra gli scopi prioritari a cui gli Stati membri devono destinare il 50% dei proventi delle aste viene incluso anche il sostegno alle autorità competenti per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti urbani nell'attuazione di misure in linea con i livelli superiori della gerarchia dei rifiuti (**articolo 10, paragrafo 3, modificato**).

Le tecnologie, i processi e le tecniche che riducono direttamente le emissioni degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani, in particolare la cattura del carbonio, sono inoltre ammissibili al sostegno da parte della Banca per la decarbonizzazione industriale, del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione.

Si prevede che il monitoraggio e la comunicazione, nonché la verifica e l'accreditamento per lo smaltimento in discarica dei rifiuti non pericolosi siano applicati a partire dal 1° gennaio 2031, prima che l'ETS sia pienamente esteso alle emissioni derivanti dall'incenerimento dei rifiuti urbani (**allegato I modificato**). Si stabilisce tuttavia che si applichino a partire dal 2034 qualora non siano soddisfate una o entrambe le seguenti condizioni: devono essere pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea le migliori tecniche disponibili per le discariche in applicazione dell'articolo 13 della direttiva relativa alle emissioni industriali e devono essere creati un registro o dei registri delle discariche in applicazione del futuro regolamento sull'economia circolare per evitare l'elusione e garantire l'efficacia.

La presentazione dell'atto sull'economia circolare è prevista per il terzo trimestre del 2026.

Viene previsto un obbligo per la Commissione europea di presentare **entro il 31 dicembre 2034** una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in cui venga valutata l'**opportunità di includere** nell'EU ETS le **emissioni generate dalle discariche**, tenendo conto di eventuali prove di diversione dei rifiuti verso lo smaltimento in discarica (**articolo 30, nuovo paragrafo 9**).

Infine, il punto 5 dell'allegato I è modificato per porre fine all'esclusione delle unità per l'incenerimento dei rifiuti urbani nell'autorizzazione di un impianto quando viene superata la soglia di capacità dell'attività pertinente. Gli impianti e le unità per l'incenerimento dei rifiuti pericolosi rimangono invece esclusi.

Inoltre, il teleriscaldamento basato sulla termovalorizzazione rientrerà nell'ambito di applicazione della disposizione sull'assegnazione gratuita agli impianti di teleriscaldamento.

Cattura non permanente e utilizzo del carbonio (CCU)

Tenuto conto dell'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti nell'ambito di applicazione dell'ETS, per i prodotti che derivano dalla **cattura non permanente e utilizzo del carbonio** viene consentita la contabilizzazione delle emissioni al punto in cui sono rilasciate dai prodotti anziché al punto di cattura, evitando in tal modo il rischio di un doppio conteggio delle emissioni e di una contabilizzazione insufficiente. Quindi, nei casi in cui il biossido di carbonio è catturato in modo non permanente, in prodotti intermedi o finali da cui si prevede che il carbonio sarà riemesso in attività già nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, l'**articolo 12, paragrafo 3 *ter*, modificato** rinvia l'obbligo di restituzione delle quote fino a quando la CO_2 non sarà rilasciata in uno dei processi elencati nell'allegato I (a valle) della direttiva ETS.

Il considerando 69 chiarisce che nell'ambito dell'attuale quadro dell'EU ETS, le emissioni di CO_2 sono contabilizzate al punto di cattura (a monte), il che significa che gli impianti che catturano CO_2 devono restituire quote per l'intero volume di emissioni generate, tranne nei casi in cui la CO_2 è stoccato in modo permanente a livello geologico

o nei prodotti. L'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti comporta che la maggior parte delle fasi della vita di un prodotto in cui è utilizzato carbonio catturato è soggetta alla fissazione del prezzo del carbonio, il che consente di spostare la contabilizzazione delle emissioni nel punto in cui sono rilasciate dai prodotti nell'atmosfera senza un elevato rischio di una contabilizzazione insufficiente. Di conseguenza, nei casi in cui il biossido di carbonio è catturato e utilizzato in prodotti intermedi o finali da cui si prevede che il carbonio sarà riemesso in attività già coperte dall'EU ETS, come i combustibili sintetici, i prodotti chimici o altre materie prime industriali, l'obbligo di restituzione delle quote non sarà eliminato, bensì rinviato al momento in cui la CO_2 è rilasciato in uno dei processi elencati nell'allegato I (a valle). Per contro, quando la CO_2 è utilizzata direttamente, senza legare chimicamente il carbonio in un prodotto, continua ad essere contabilizzato a monte al punto di cattura, in quanto il suo eventuale rilascio avrà luogo al di fuori dell'EU ETS nei prodotti agroalimentari, nei prodotti farmaceutici, negli estintori o in altre applicazioni analoghe.

La contabilizzazione del carbonio catturato incorporato nei combustibili sintetici deve avvenire invece nel momento in cui questi sono distribuiti (attività intermedie).

Per garantire la copertura di tutte le emissioni di biossido di carbonio nella catena di cattura e utilizzo del carbonio, l'ambito di applicazione dell'ETS viene inoltre esteso alla cattura del carbonio per l'utilizzo (attualmente è contemplata solo la cattura per lo stoccaggio), al trattamento del carbonio catturato, alla liquefazione e a servizi analoghi, nonché al trasporto del carbonio catturato per l'utilizzo, ad eccezione della CO_2 per l'utilizzo diretto.

Alla Commissione viene conferito il potere di adottare atti delegati per definire un elenco delle applicazioni della tecnologia CCU dalle quali si prevede che il carbonio sarà riemesso in attività già coperte dall'ETS.

Chiarimento delle norme vigenti in materia di ambito di applicazione, autorizzazione e comunicazione

Viene modificata la definizione di "**nuovo entrante**" (articolo 3, lettera h). Il considerando 17 chiarisce che ciò è necessario al fine di garantire che gli impianti abbiano sempre lo status di nuovo entrante o quello di impianto esistente in ogni periodo quinquennale. Nello specifico, la definizione di "nuovo entrante", in combinato disposto con la definizione di "impianto esistente" di cui all'articolo 2, punto 1), del regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, lascia scoperto un lasso di tempo di un anno e mezzo alla fine di ciascun periodo di assegnazione gratuita, avente inizio tre mesi prima della presentazione dell'elenco per il periodo successivo, in cui non si applica nessuna delle due definizioni. La definizione di "nuovo entrante" viene rivista quindi per allinearla alla prassi attuale, in base alla quale un impianto è trattato come esistente solo se è incluso nell'elenco presentato a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, per il periodo in questione. Di conseguenza, qualsiasi impianto che ottenga un'autorizzazione per la prima volta nel periodo che inizia tre mesi prima della data di presentazione dell'elenco di cui all'articolo 11, paragrafo 1, e termina il 31 dicembre dell'ultimo

anno del corrispondente periodo quinquennale di assegnazione gratuita deve essere considerato un nuovo entrante per tale periodo.

Viene chiarito l'ambito di applicazione e la definizione dell'attività di "**Produzione di idrogeno (H2**) **e di gas di sintesi** con una capacità di produzione superiore a 5 tonnellate al giorno" di cui all'allegato I.

Vengono attribuite alla Commissione le competenze per adottare atti di esecuzione che stabiliscano norme orizzontali minime a livello dell'UE in materia di rilascio, revoca e sospensione delle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra (**articolo 6 modificato**) e a risolvere alcuni problemi di attuazione.

Sono introdotte modifiche volte a chiarire il coordinamento tra le procedure di comunicazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e all'articolo 21.

Finanziamento del funzionamento e della gestione dell'EU ETS

Vengono stabilite le condizioni che consentono l'introduzione di entrate destinate alla Commissione europea per il **finanziamento del funzionamento e della gestione dell'EU ETS**, compreso il finanziamento del funzionamento del registro dell'Unione (**articolo 19 modificato**).

Garanzie sul rispetto dello Stato di diritto

Viene stabilito che gli stati membri beneficiari debbano **rispettare** i **principi** dello **Stato di diritto** sanciti all'articolo 2, lettera a), e dall'articolo 3 del regolamento sulle condizionalità per la protezione del bilancio dell'UE per tutta la durata di attuazione del Fondo per la modernizzazione. Qualora si accerti che le violazioni dei principi dello Stato di diritto in uno Stato membro beneficiario compromettono o rischiano seriamente di compromettere in modo sufficientemente diretto la sana gestione finanziaria del Fondo per la modernizzazione, si applicano le opportune misure stabilite.

Modifiche alla decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato

Attualmente la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) prevede che quando il **numero totale di quote in circolazione** (TNAC) supera i 1096 milioni, l'MSR ritira quote dalle aste e le immette nella riserva, riducendo l'offerta nel mercato del carbonio dell'UE. Le quote vengono ritirate dalle aste e immesse nella riserva in misura pari al 24 % del TNAC, su un periodo di 12 mesi. La modifica introdotta dal pacchetto in esame abbassa il tasso di immissione delle quote nella riserva dal 24 % al 12 % e di conseguenza abbassa la soglia di 1096 milioni a **947 milioni** di quote per tenere conto del tasso di immissione ridotto.

A partire dal 2024, viene applicato un meccanismo di assorbimento specifico quando il TNAC è compreso tra 833 e 1096 milioni, per mitigare l'effetto soglia e offrire alle parti interessate maggiore fiducia riguardo all'offerta prevista di quote alle aste nel breve termine. In particolare, l'MSR continua a ritirare quote dalle aste,

ma il volume di ritiro è pari alla differenza tra il TNAC e 833 milioni. Con le modifiche in esame viene stabilito che la **soglia superiore** modificata (quindi la soglia di 947 quote) e la **soglia inferiore** di 833 evolvano nel tempo con una **riduzione annua fissa del 4 %** a partire **dal 2029**. I valori numerici sono arrotondati al milione più vicino e indicati nell'allegato I.

Attualmente quando il TNAC scende invece al di sotto dei 400 milioni, l'MSR immette 100 milioni di quote all'asta, aumentando l'offerta nel mercato. Con il pacchetto in esame viene introdotto un **cuscinetto inferiore** che segue la stessa logica di quello superiore già illustrato. Viene stabilito quindi che quando il numero totale di quote in circolazione è compreso tra la soglia inferiore di 400 milioni di quote e il cuscinetto inferiore di 300 milioni di quote, anziché svincolare dalla riserva stabilizzatrice del mercato un volume fisso di 100 milioni come prevedono attualmente le norme, il quantitativo di quote da svincolare è determinato calcolando la differenza tra la soglia inferiore e il numero totale di quote in circolazione. Quando il numero totale di quote in circolazione è inferiore al cuscinetto inferiore, sono svincolati 100 milioni di quote. Dal 2029 si riduce ogni anno del 4 % la soglia inferiore di 400 milioni e il cuscinetto inferiore di 300 milioni di quote, come pure il volume di 100 milioni da svincolare dalla riserva.

Vengono infine introdotte modifiche al modo in cui il trasporto aereo è preso in considerazione nel calcolo del TNAC per includere nel TNAC l'impatto cumulativo della domanda netta del trasporto aereo nel periodo 2012-2023. Ciò dovrebbe rendere la riserva stabilizzatrice del mercato più reattiva e comportare lo svincolo anticipato delle quote.

Le modifiche apportate alla riserva stabilizzatrice del mercato integrano la proposta, presentata il 1° aprile 2026, che modifica la decisione sulla MSR per porre fine al meccanismo di invalidazione delle quote della riserva al di sopra della soglia di 400 milioni (v. dossier del Servizio RUE).

A partire dal 2023, le **quote** detenute nel MSR al di sopra di una certa soglia vengono **invalidate** ogni anno e non possono più essere rilasciate. Nel 2023 tale soglia era corrispondente al numero totale delle quote messe all'asta nel corso dell'anno precedente. A partire dal 2024, la **soglia applicabile** è passata dall'essere dinamica al valore fisso di **400 milioni di quote**, al fine di garantire un livello prevedibile di quote presenti nella riserva.

Il 1° gennaio **2023** sono state **invalidate 2,5 miliard**i **di quote** detenute dall'MSR. Il 1° gennaio **2024** ne sono state invalidate **381 milioni**, mentre **271 milioni** quote sono state invalidate il 1° gennaio **2025**.

Modifiche al regolamento MRV per il trasporto marittimo e al regolamento FuelEU Maritime

Le modifiche mirano a semplificare le procedure per gli operatori che rispettano gli obblighi in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica MRV/ETS e

FuelEU riunendo i pertinenti cicli di conformità al sistema MRV al fine di **ridurre al minimo le duplicazioni** esistenti e le aree di divergenza.

Viene **ampliato** quindi l'**ambito di applicazione** del regolamento MRV per coprire tanto le emissioni di gas a effetto serra quanto l'energia usata a bordo dalle navi, in modo da rispettare le prescrizioni del regolamento *FuelEU Maritime* e vengono aggiornate le disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione per garantire che tutti i dati pertinenti siano raccolti nell'ambito dello stesso sistema MRV.

Vengono introdotte modifiche al contenuto del **piano di monitoraggio** e alle modalità di presentazione dello stesso (articolo 6 modificato) e alla **relazione sulle emissioni** (articolo 11 modificato). Per evitare lo sdoppiamento delle procedure le società di navigazione devono presentare così un unico piano di monitoraggio e un'unica relazione per ciascuna nave sotto la loro responsabilità, includendovi sia le emissioni di gas a effetto serra che l'energia usata a bordo dalle navi ai fini della conformità agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica nell'ambito sia del regolamento MRV/ETS che del regolamento FuelEU.

Vengono introdotte modifiche alle norme di verifica per tenere conto dell'estensione del regolamento MRV al consumo di energia e dei nuovi obblighi conseguenti in materia di comunicazione. Le competenze attribuite alla Commissione in relazione alle disposizioni in materia di verifica e accreditamento a norma del regolamento MRV devono essere esercitate al fine di fornire un quadro unico di accreditamento e verifica applicabile nell'ambito dell'MRV, dell'ETS e di FuelEU Maritime.

Viene conferito inoltre alla Commissione il **potere di adottare atti delegati** per modificare i metodi e le disposizioni in materia di monitoraggio al fine di renderli idonei all'ambito di applicazione ampliato, in quanto si aggiungono nuovi punti di rilevamento per coprire il consumo di energia (**articolo 5 modificato**).

Viene introdotto un **nuovo articolo 4 *bis*** per **chiarire il ruolo dell'autorità di riferimento responsabile** in relazione agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica e per istituire un meccanismo di attribuzione per qualsiasi società di navigazione che rientri nell'ambito di applicazione del regolamento MRV.

Le modifiche tengono conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione di specifiche categorie di navi e a tale scopo alla Commissione sono conferite competenze delegate per quanto riguarda i metodi e le norme di monitoraggio e le norme di comunicazione delle emissioni.

Il rafforzamento delle misure di salvaguardia contro il rischio di elusione da parte delle navi che effettuano o prestano sostegno in **operazioni *offshore*** determina modifiche dell'ambito di applicazione del regolamento MRV (articolo 2 modificato), e l'inclusione di nuove definizioni (articolo 3 modificato).

Il regolamento *FuelEU Maritime* viene modificato di conseguenza.

Base giuridica

La **base giuridica** delle proposte è costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE, che stabilisce che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, decidono in merito alle **azioni** che devono essere intraprese dall'UE per realizzare gli **obiettivi** dell'articolo 191 in materia di **politica ambientale**.

Principio di sussidiarietà

La Commissione, nella relazione illustrativa della proposta di direttiva, riferisce che l'ETS incentiva la riduzione delle emissioni per mezzo di soluzioni efficaci sotto il profilo dei costi, ottenendo una **maggiore efficienza grazie alle dimensioni di scala**, mentre l'attuazione di una misura analoga a livello nazionale creerebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati, con il rischio di distorcere la concorrenza e far salire il costo globale di riduzione delle emissioni. La stessa logica vale per l'estensione della fissazione del prezzo del carbonio a nuovi settori.

Sottolinea inoltre che i cambiamenti climatici costituiscono un **problema transfrontaliero** e sia l'azione internazionale che quella dell'UE possono essere efficaci nell'integrare e rafforzare l'azione a livello regionale, nazionale e locale.

L'**azione coordinata** a livello dell'UE, a giudizio della Commissione, è inoltre **indispensabile** e ha di gran lunga maggiori possibilità di portare alla trasformazione necessaria per l'adeguamento dell'ETS al traguardo dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2040, fungendo da potente motore per un cambiamento efficace sotto il profilo dei costi e per la convergenza verso l'alto. Infine evidenzia che molti aspetti strategici valutati nel contesto della presente iniziativa sono caratterizzati da una dimensione rilevante per il mercato unico, in particolare le opzioni finalizzate alla protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i meccanismi di finanziamento focalizzati su basse emissioni di carbonio e che l'azione dell'UE può anche ispirare e promuovere l'elaborazione di altre misure basate sul mercato.

La proposta che modifica il regolamento MRV per il trasporto marittimo e il regolamento *FuelEU Maritime* è stata scorporata dalla proposta generale ETS, secondo quanto riferito dalla Commissione, puramente per motivi di forma giuridica ma le modifiche dei regolamenti interessano disposizioni armonizzate.

Con riferimento alla proposta sui **valori riveduti** dei parametri di riferimento di **calore e combustibili** per il **periodo dal 2026 al 2030** la Commissione sottolinea invece che l'assegnazione gratuita è armonizzata nell'EU ETS e gestita a livello nazionale sulla base di norme armonizzate a livello dell'Unione.

Principio di proporzionalità

La Commissione ritiene che sulla base della valutazione d'impatto che accompagna la proposta di direttiva questa possa ritenersi **conforme al principio di proporzionalità**. Ciò è dovuto al fatto che **non va al di là di quanto necessario** per conseguire l'attuazione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE per il 2040 in modo efficace sotto il profilo dei costi, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato unico e la competitività dei settori ETS. Ribadisce che la proposta che modifica il regolamento MRV per il trasporto marittimo e il regolamento *FuelEU Maritime* è stata scorporata puramente per motivi di forma giuridica.

Infine, con riferimento alla proposta sui valori riveduti dei parametri di riferimento di calore e combustibili per il periodo dal 2026 al 2030 ritiene che essa non vada al di là di quanto necessario per assicurare un **sostegno effettivo e tempestivo** ai settori interessati ed è concepita in modo da non comportare l'applicazione del fattore di correzione transettoriale, evitando in tal modo effetti di ridistribuzione negativi sull'assegnazione gratuita determinata sulla base dei parametri di riferimento di prodotto.

Scelta dell'atto giuridico

La Commissione ritiene che la **direttiva** sia lo strumento migliore per modificare l'attuale direttiva ETS, nonché la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato perché la revisione di questo strumento giuridico è strettamente connessa agli effetti che le proposte di adeguamento dell'EU ETS sortiranno sulla stabilità del mercato.

Quanto alla proposta che modifica il regolamento MRV per il trasporto marittimo e il regolamento *FuelEU Maritime* sottolinea che poiché gli atti modificati sono regolamenti anche le modifiche devono essere apportate sotto forma di **regolamento**.

Infine, con riferimento alla proposta sui valori riveduti dei parametri di riferimento di calore e combustibili per il periodo dal 2026 al 2030, ritiene che gli obiettivi possano essere conseguiti con maggiore efficacia mediante un **regolamento**, strumento giuridico più adatto per modificare le norme della direttiva ETS vigente relative all'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento perché non richiede il recepimento da parte degli Stati membri.

Esame presso le istituzioni dell'UE

Le proposte seguono la **procedura legislativa ordinaria** e al Parlamento europeo sono state assegnate alla **Commissione ambiente, clima e sicurezza alimentare (ENVI).** Sulla proposta relativa ai valori riveduti dei parametri di riferimento di calore e combustibili per il periodo dal 2026 al 2030 il Parlamento europeo ha adottato la **procedura d'urgenza** ai sensi dell'articolo 170 del proprio

regolamento mentre il Consiglio ha adottato il proprio mandato negoziale in vista dell'**avvio dei negoziati interistituzionali**.

Esame presso altri parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal sito IPEX, l'esame delle proposte risulta avviato dai parlamenti di:

- **Repubblica Ceca** (Senato), **Estonia**, **Finlandia**, **Germania** (Bundestag e Bundesrat), **Lituania** e **Svezia** per quanto riguarda la proposta di direttiva;
- **Germania** (Bundesrat), **Danimarca**, **Lituania**, **Svezia**, **Repubblica Ceca** (Senato), **Estonia** e **Finlandia** per la quanto riguarda la proposta di regolamento sui valori riveduti. Il Bundestag tedesco ha invece terminato l'esame;
- **Germania** (Bundestag e Bundesrat), **Lituania**, **Svezia**, **Estonia** e **Finlandia** per la proposta che modifica il regolamento MRV per il trasporto marittimo e il regolamento *FuelEU Maritime.*

Nessuna di tali assemblee ha segnalato al momento di aver individuato aspetti rilevanti o comunque di avere informazioni importanti da scambiare.