



Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 in materia di Emission Trading

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	161	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra	
Norma di delega:	Articoli 1 e 12 della legge 21 febbraio 2024, n. 15	
Numero di articoli:	15	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	10 giugno 2024	10 giugno 2024
annuncio:	11 giugno 2024	11 giugno 2024
assegnazione:	10 giugno 2024	10 giugno 2024
termine per l'espressione del parere:	20 luglio 2024	20 luglio 2024
Commissione competente :	Senato - 8 ^a Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica	VIII Ambiente
Rilievi di altre Commissioni :	Senato - 4 ^a Politiche dell'Unione europea, Senato - 5 ^a Programmazione economica, bilancio	XIV Unione Europea, V Bilancio

Premessa

L'Emission Trading System (ETS) dell'UE: la direttiva 2003/87 prima della revisione operata dal "Fit for 55"

Nella [sezione "Emission Trading" del sito web del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica](#) (MASE) viene evidenziato che "il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (*European Union Emissions Trading System - EU ETS*) è il principale strumento adottato dall'Unione europea per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO₂ nei principali settori industriali e nel comparto dell'aviazione. Il sistema è stato introdotto e disciplinato nella legislazione europea dalla **direttiva 2003/87/CE** (direttiva ETS). Il meccanismo è di tipo *cap and trade* ovvero fissa un tetto massimo complessivo alle emissioni consentite sul territorio europeo nei settori interessati (*cap*) cui corrisponde un equivalente numero di "quote" (1 ton di CO₂eq. = 1 quota) che possono essere acquistate/vendute su un apposito mercato (*trade*). Ogni operatore industriale/aereo attivo nei settori coperti dallo schema deve 'compensare' su base annuale le proprie emissioni effettive (verificate da un soggetto terzo indipendente) con un corrispondente quantitativo di quote. La contabilità delle compensazioni è tenuta attraverso il Registro Unico dell'Unione mentre il controllo su scadenze e rispetto delle regole del meccanismo è affidato alle Autorità Nazionali Competenti (ANC). Le quote possono essere allocate a titolo oneroso o gratuito. Nel primo caso vengono vendute attraverso aste pubbliche alle quali partecipano soggetti accreditati che acquistano principalmente per compensare le proprie emissioni ma possono alimentare il mercato secondario del carbonio. Nel secondo caso, le quote vengono assegnate gratuitamente agli operatori a rischio di delocalizzazione delle produzioni in Paesi caratterizzati da standard ambientali meno stringenti rispetto a quelli europei (c.d. *carbon leakage*). Le assegnazioni gratuite sono appannaggio dei settori manifatturieri e sono calcolate prendendo a riferimento le emissioni degli impianti più "virtuosi" (c.d. *benchmarks*, prevalentemente basati sulle produzioni più efficienti). Indipendentemente dal metodo di allocazione, il quantitativo complessivo di quote disponibili per gli operatori (*cap*) diminuisce nel tempo

imponendo di fatto una riduzione delle emissioni di gas serra nei settori ETS: in particolare, al 2030, il meccanismo garantirà un calo del 43% rispetto ai livelli del 2005".

Tale percentuale, in seguito alle recenti revisioni della legislazione europea operate con i provvedimenti del c.d. pacchetto *Fit for 55* (ivi incluse le direttive nn. 2023/958/UE e 2023/959/UE), è stata incrementata al 62% (v. *infra*).

Nella [relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas serra, allegata al DEF 2024](#) viene ricordato che l'obiettivo europeo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra al 2030 di almeno il 55% rispetto al 1990, che include anche gli assorbimenti e le emissioni di gas a effetto serra del settore LULUCF (uso del suolo, cambiamento di uso del suolo e silvicoltura), è ripartito tra emissioni ETS (prodotte da industrie energetiche, settori industriali energivori e aviazione) ed emissioni non-ETS, cioè le emissioni dei settori trasporti, residenziale, terziario, piccola industria, agricoltura e rifiuti, normate dalla normativa *effort sharing* (emissioni ESR). La stessa relazione evidenzia che le recenti revisioni della pertinente legislazione incluse nel pacchetto *Fit for 55* prevedono, per le emissioni ETS, una maggiore riduzione a livello collettivo europeo, che passa dal -43% al -62%, e per le emissioni ESR una maggiore riduzione che passa dal -30% al -40% rispetto all'anno 2005. Per approfondimenti sugli obiettivi da raggiungere e sullo stato di attuazione nazionale degli stessi si rinvia al [tema web "Cambiamenti climatici"](#).

La disciplina nazionale vigente in materia di ETS

Le disposizioni di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2003/87/CE, come successivamente modificata e integrata, sono contenute nel [D.Lgs. 47/2020](#) recante "Attuazione della direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio, (...)".

Tale decreto legislativo contiene quindi la disciplina nazionale vigente in materia di sistema di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (*emission trading system* - ETS).

In base al disposto dell'art. 4 di tale decreto legislativo, l'Autorità nazionale competente (ANC) per l'attuazione delle disposizioni della direttiva 2003/87/CE è il Comitato ETS, che ha sede presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

La disciplina del Comitato ETS è stata recentemente modificata dall'art. 19 del D.L. 75/2023, al fine precipuo di mutare la composizione e i criteri di nomina dei componenti della Segreteria tecnica dedicata all'istruttoria per stesura degli atti deliberativi del Comitato stesso.

Al fine di tener conto delle modifiche normative intervenute, con il [D.M. Ambiente 17 gennaio 2024](#) è stata riscritta la disciplina di dettaglio relativa al funzionamento del Comitato ETS e della Segreteria tecnica.

Inoltre è stato integrato il testo del secondo periodo del comma 6 dell'articolo 4 del D.Lgs. 47/2020 – secondo cui il MASE si avvale, per l'istruttoria testé menzionata, delle proprie società *in house*, del GSE e di ISPRA, anche attraverso la stipula di apposite convenzioni – prevedendo che il MASE si avvale anche di Unioncamere per l'implementazione informatica del Portale ETS.

Si ricorda in proposito che il Portale ETS, disciplinato dal comma 8 dell'articolo 4 del D.Lgs. 47/2020, è lo strumento utilizzato dal MASE e dal Comitato ETS per lo svolgimento delle rispettive attività, ai fini dell'interlocazione con i destinatari della disciplina dell'ETS recata dal medesimo decreto.

Nella [sezione "Emission Trading" del sito web del MASE](#) viene evidenziato che "l'EU ETS, in tutta Europa, interessa oltre 11.000 impianti industriali e circa 600 operatori aerei. In Italia sono disciplinati più di 1.200 soggetti che coprono circa il 40% delle emissioni di gas serra nazionali".

La direttiva n. 2023/959/UE

La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023, n. 2023/959/UE, reca disposizioni di modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, nonché della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'UE per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra.

L'articolo 3 della direttiva 2023/959/UE prevede, come **termine per il recepimento** delle disposizioni recate dall'art. 1 della direttiva medesima, la data del **31 dicembre 2023**.

Come evidenziato nell'[infografica "Pronti per il 55%: riforma del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE"](#), il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) "è uno dei più grandi mercati del carbonio al mondo e lo strumento fondamentale dell'UE per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il sistema fissa il prezzo del carbonio. Ogni anno i soggetti coperti dall'ETS devono acquistare 'quote' corrispondenti alle loro emissioni di gas a effetto serra. Ogni anno è fissato un massimale relativo al numero di quote immesse sul mercato per l'anno in questione, che diminuisce di anno in anno. In questo modo le imprese hanno incentivi finanziari a ridurre le emissioni. Tuttavia, determinati settori esposti al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio ottengono quote a titolo gratuito a sostegno della loro competitività".

Nell'infografica viene sottolineato che il sistema EU ETS "riguarda circa il 40% delle emissioni totali dell'UE e ha già dimostrato di essere lo strumento chiave per la riduzione delle emissioni.

Dal 2005 (anno di introduzione del sistema) le emissioni dell'UE sono state ridotte del 41% nei settori coperti" e "il medesimo sistema attualmente copre circa 10.000 imprese nei settori della produzione di energia elettrica e calore, nei settori industriali ad alta intensità energetica (ad esempio raffinerie di petrolio, industria siderurgica e produzione di cemento, vetro e carta) e nel settore dell'aviazione commerciale (voli nello Spazio economico europeo)".

Le **principali modifiche operate alla direttiva 2003/87/CE** dall'articolo 1 della direttiva n. 2023/959 riguardano, in estrema sintesi:

- obiettivi di riduzione delle emissioni più ambiziosi;
Nel 39° considerando della direttiva in questione viene sottolineato che "per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione per il 2030 occorrerà una riduzione delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS del **62% rispetto al 2005**", rispetto al precedente obiettivo del 43% previsto dalla precedente riforma della direttiva 2003/87/CE (operata con la direttiva 2018/410/UE).
- riduzione delle quote sul mercato;
Nel citato 39° considerando viene evidenziato che "è necessario ridurre il quantitativo di quote dell'EU ETS a livello dell'Unione per creare l'indispensabile segnale di prezzo del carbonio a lungo termine e incentivare il conseguimento di tale livello di decarbonizzazione".
Per il conseguimento del nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni nei settori coperti dall'ETS viene quindi prevista una diminuzione del numero totale di quote rilasciate nell'ambito del sistema. A tal fine, sono apportate due tipologie di correzioni all'art. 9 della direttiva 2003/87/CE:
 - **l'aumento del fattore di riduzione lineare**, ossia la percentuale di diminuzione che è applicata annualmente al massimale, **dall'attuale 2,2% al 4,3 % dal 2024 al 2027 e al 4,4 % a partire dal 2028**;
 - una **riduzione di 117 milioni di quote**. Per la precisione viene previsto che, nel 2024, il quantitativo di quote a livello dell'UE è ridotto di 90 milioni di quote, e che, nel 2026, tale quantitativo è ridotto di 27 milioni di quote. Viene però altresì previsto che, nel 2024, il quantitativo di quote a livello dell'UE è aumentato di 78,4 milioni di quote per il trasporto marittimo.
- **ampliamento dell'EU ETS** a nuovi settori;
Un primo ampliamento prevede l'**inclusione nell'EU ETS del trasporto marittimo**. Nello specifico, sono inserite, nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE ("Categorie di attività cui si applica la presente direttiva"), le attività di trasporto marittimo disciplinate dal regolamento (UE) 2015/757, vale a dire alle **"navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate** per le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali effettuate dall'ultimo porto di scalo di tali navi verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro" (art. 2, par. 1, Reg. 2015/757).
Sono inoltre introdotti gli articoli da *3-octies bis* e *3-octies octies*, che recano disposizioni per l'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo, per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni generate dal trasporto marittimo, nonché per la verifica e l'accreditamento delle emissioni generate dal trasporto medesimo.
Un ulteriore ampliamento consiste nella previsione di un nuovo e distinto sistema ETS (c.d. **ETS 2**) che si applicherà, a decorrere **dal 1° gennaio 2025**, ai **"combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori"** (nuovo allegato III della direttiva 2003/87/CE).
La disciplina di tale sistema è recata dal nuovo Capo IV-*bis*, che comprende gli articoli da 30-*bis* a 30-*duodecies*. Tali articoli prevedono, tra l'altro, la messa all'asta (separatamente dalle quote relative agli impianti fissi e ai trasporti aereo e marittimo), a decorrere dal 2027, delle quote disciplinate da tale capo IV-*bis*, nonché che, sempre a partire dal 2027, gli Stati membri possono estendere l'attività di cui all'allegato III a settori non elencati in tale allegato e applicare quindi lo scambio di quote di emissioni a norma del presente capo in tali settori, a determinate condizioni. Viene inoltre previsto il rinvio dello scambio di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto su strada e per ulteriori settori fino al 2028 in caso di prezzi eccezionalmente elevati dell'energia.
- ulteriori modifiche;
Ulteriori modifiche degne di nota riguardano l'**eliminazione graduale delle quote a titolo gratuito** per determinati settori, nonché la riscrittura dell'art. 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE che **eleva dal 50% al 100% la quota dei proventi delle aste che gli Stati membri devono destinare a finalità legate al clima**.
Viene inoltre prevista la destinazione di un importo massimo di 65 miliardi di euro (in parte derivanti dal nuovo sistema ETS previsto per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e per ulteriori settori) al Fondo sociale per il clima, istituito dal regolamento (UE) 2023/955. Sono inoltre previsti maggiori finanziamenti per la decarbonizzazione (Fondo per la modernizzazione e Fondo per l'innovazione).
Si ricorda inoltre che l'articolo 2 reca modifiche alla decisione n. 2015/1814/UE 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.

La direttiva n. 2023/958/UE

La direttiva 2023/958 modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il **contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni** in tutti i settori dell'economia dell'Unione, rivedendo la normativa dell'UE in materia di ETS nel settore aereo.

Il trasporto aereo genera dal 2 al 3 % delle emissioni globali di CO₂ e l'impatto climatico complessivo del trasporto aereo è almeno il doppio rispetto a quello associato al solo CO₂. Il trasporto aereo è, dopo il trasporto su strada, la seconda maggiore fonte di impatto climatico generato dai trasporti.

In base alle nuove disposizioni le **quote di emissione a titolo gratuito per il settore del trasporto aereo saranno eliminate gradualmente e, a partire dal 2026, sarà attuata la messa all'asta integrale.**

Fino al 31 dicembre 2030 saranno riservate 20 milioni di quote per incentivare la transizione degli operatori aerei dall'uso dei combustibili fossili. In particolare, per il periodo **dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030**, un massimo di 20 milioni del quantitativo totale di quote è riservato agli operatori aerei commerciali, in modo trasparente, equo e non discriminatorio, per l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e di altri carburanti per l'aviazione che non derivano da combustibili fossili.

Il **sistema ETS** si applicherà ai **voli intraeuropei** (compresi i voli in partenza verso Regno Unito e Svizzera), mentre il sistema **CORSIA** (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), uno schema internazionale di regolazione delle emissioni di CO₂ derivanti dall'Aviazione Civile, si applicherà ai **voli extraeuropei** da e verso i paesi terzi che vi partecipano dal 2022 al 2027 (principio *clean cut*).

Viene inoltre migliorata la **trasparenza in materia di emissioni e compensazione degli operatori aerei** e istituito un quadro di **monitoraggio**, comunicazione e verifica per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂. Entro il 1° gennaio 2028, sulla scorta dei risultati di questo quadro, la Commissione europea proporrà, se del caso, misure di mitigazione per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂.

Il **termine di recepimento** della direttiva è fissato al **31 dicembre 2023**.

La delega per il recepimento delle nuove direttive ETS

L'**articolo 12 della legge 21 febbraio 2024, n. 15 (legge di delegazione europea 2022-2023)**, prevede i seguenti **principi e criteri direttivi specifici** da osservare nell'esercizio della delega (recata dall'art. 1 della medesima legge) per il recepimento delle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 che hanno modificato la disciplina europea previgente in materia di riduzione delle emissioni di gas serra:

a) rafforzare la struttura organizzativa dell'autorità nazionale competente, in considerazione dell'ampliamento dei compiti da svolgere anche verso nuovi settori e tenuto conto dell'incrementata rilevanza, anche sotto l'aspetto economico, dei provvedimenti decisori adottati dalla stessa autorità;

In proposito la relazione illustrativa al disegno di legge di delegazione europea 2022-2023 sottolinea che l'estensione dell'EU ETS "al nuovo settore del trasporto marittimo, nonché la correlazione tra il sistema EU ETS e il nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM, previsto dal regolamento 2023/956, *n.d.r.*), comporterà l'assoggettabilità alla Direttiva ETS di un grande numero di nuovi soggetti, finora estranei al sistema, con un corrispondente incremento dell'attività amministrativa a carico delle autorità designate".

In relazione al CBAM, la relazione illustrativa dello schema in esame sottolinea che l'obiettivo principale del CBAM "è quello di contrastare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio dell'industria, ed agisce in particolare per evitare che le importazioni di prodotti a maggior intensità di carbonio da paesi extra UE – dove non vige il sistema EU ETS o un sistema analogo – vanifichino gli sforzi di riduzione all'interno dell'UE, ottenuti in conseguenza dell'applicazione del sistema EU ETS. Il CBAM, in particolare, è una misura economica che permetterà di compensare gli oneri sopportati dai produttori europei derivanti dall'applicazione del sistema EU-ETS, applicandoli alle importazioni di determinati prodotti e mantenendo il rispetto delle norme dell'Organizzazione mondiale del commercio e gli obblighi internazionali dell'UE in materia. L'applicazione del sistema CBAM affronta il tema del *Carbon Leakage*; pertanto, avrà impatto sulle assegnazioni gratuite del vigente sistema ETS al quale, pertanto, è strettamente connesso nella sua applicazione operativa".

b) istituire un'autorità nazionale competente responsabile dell'attuazione della normativa correlata al nuovo sistema per lo scambio di quote di emissione «ETS 2», in ragione dell'autonomia tecnica e normativa nonché della specificità di tale ambito;

In proposito la relazione illustrativa al disegno di legge di delegazione europea 2022-2023 ricorda che l'ETS 2 sarà un sistema distinto e parallelo rispetto all'attuale EU ETS e che "si stima un numero di soggetti obbligati nell'ordine di circa 1.100, non dissimile dal numero dei soggetti obbligati nel sistema EU ETS storico" e sottolinea altresì che "per consentire in Italia una gestione efficiente ed efficace del sistema e per evitare interferenze col buon funzionamento del sistema EU ETS, risulta necessaria l'individuazione di una nuova autorità nazionale competente con caratteristiche specifiche e settoriali in grado di gestire l'introduzione del nuovo ETS 2 e la sua implementazione nel tempo".

c) ottimizzare e informatizzare le rinnovate e aggiuntive procedure rientranti nell'EU ETS, coordinando e integrando tali procedure con il sistema informatizzato già esistente nel Portale ETS;

In proposito la relazione illustrativa al disegno di legge di delegazione europea 2022-2023 sottolinea che "stante le principali modifiche introdotte dalle Direttive (UE) 2023/959 e (UE) 2023/958 nonché dal Regolamento 2023/956 è necessaria l'attività di aggiornamento e ottimizzazione del 'Portale ETS', in particolare in riferimento a: estensione dello *scope* del sistema al settore marittimo; definizione del nuovo sistema ETS 2; variazione delle procedure e delle

caratteristiche del sistema delle assegnazioni gratuite; definizione procedure interlocuzione informatica Registro CBAM europeo".

d) rivedere e adeguare il sistema sanzionatorio al fine di definire sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive e di conseguire una maggiore efficacia nella prevenzione delle violazioni anche nei nuovi settori inclusi o ampliati;

e) assegnare al MASE i proventi derivanti dalle sanzioni amministrative di nuova istituzione e destinare gli stessi al miglioramento delle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché alla verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nell'EU ETS;

f) assicurare che una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'UE, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo;

g) abrogare espressamente le disposizioni incompatibili e coordinare le correlate disposizioni del d.lgs. 47/2020, assicurando la neutralità sui saldi di finanza pubblica nell'attribuzione delle quote dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione.

Oltre ai citati principi e criteri direttivi specifici, il Governo è tenuto a osservare i **principi e criteri direttivi generali** previsti dall'art. 32 della legge 234/2012 (recante "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea").

In relazione al **termine per l'esercizio della delega**, l'articolo 31, comma 1, della legge 234/2012, prevede, per le direttive il cui termine di recepimento sia già scaduto alla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea, che "il Governo adotta i decreti legislativi di recepimento entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge".

Poiché la legge di delegazione europea (L. 15/2024) è entrata in vigore il 10 marzo 2024, il citato termine di tre mesi è scaduto il 10 giugno 2024 e proprio in tale data il Governo ha trasmesso alle Camere il presente schema.

Si rientra pertanto nella fattispecie prevista dall'art. 31, comma 3, della L. 234/2012, secondo cui qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada successivamente alla scadenza prevista dal comma 1, tale scadenza è prorogata di tre mesi. Il termine per l'esercizio della delega risulta quindi essere fissato al **10 settembre 2024**.

Le procedure di infrazione avviate dall'UE

Il 25 gennaio 2024 la Commissione europea ha aperto due procedure di infrazione (n. 2024/0076 e n. 2024/0077), per il mancato recepimento delle nuove direttive ETS in questione, che - come previsto dalle disposizioni delle direttive medesime - avrebbero dovuto essere recepite entro il 31 dicembre 2023.

Lo schema di decreto in esame

Lo schema di decreto legislativo in esame ([A.G. 161](#)) si compone di **15 articoli**, che recano **disposizioni di modifica e integrazione del d.lgs. 47/2020** al fine di recepire entrambe le direttive di cui trattasi.

La relazione illustrativa sottolinea, in proposito, che "le due direttive emendano insieme la direttiva originaria 2003/87/CE contribuendo a costituire un unico testo consolidato. In tal senso si è ritenuto opportuno, ai sensi dell'articolo 32, lettera h), della legge 24 dicembre 2012, n. 234, procedere al recepimento delle due direttive con un unico testo legislativo, in quanto le direttive riguardano la stessa materia (il sistema di scambio di quote di emissione), comportano modifiche agli stessi atti normativi e fissano i medesimi termini di recepimento".

Articoli 1 e 2 (Finalità, campo di applicazione e definizioni)

Riferimento alle nuove direttive (art. 1 e art. 2, comma 1)

L'articolo 1 si limita a modificare il titolo del d.lgs. 47/2020 al fine di inserirvi il **riferimento al recepimento delle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959**.

Una modifica analoga è recata dall'**articolo 2, comma 1**, che modifica l'articolo 1, comma 1, del d.lgs. 47/2020, ove sono indicate le finalità del provvedimento (che sono quelle di dare attuazione alle disposizioni unionali in materia di ETS), al fine di inserirvi il riferimento al recepimento delle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959.

Modifiche all'ambito di applicazione (art. 2, comma 2)

L'articolo 2, comma 2, modifica il comma 2 dell'art. 2 del d.lgs. 47/2020, che individua l'ambito di applicazione del medesimo decreto legislativo, perseguendo due finalità:

- da un lato, la modifica è volta a riferire l'applicazione delle disposizioni del d.lgs. 47/2020 - come evidenzia la relazione illustrativa - "alle attività riportate negli allegati e non alle emissioni collegate al loro

esercizio. Tale modifica è collegata alla scelta del legislatore europeo di includere nell'ambito di applicazione dell'EU ETS (anche con riferimento all'assegnazione di quote gratuite) gli impianti che svolgono un'attività elencata nell'allegato I e che soddisfano le soglie previste, ma senza emettere gas a effetto serra";

- dall'altro, la modifica è volta ad estendere il campo di applicazione del d.lgs. 47/2020 alle attività dell'allegato I-bis, cioè quelle del c.d. ETS 2 (v. *infra*).

Definizioni (art. 2, comma 3)

L'articolo 2, comma 3, **modifica e sopprime alcune definizioni** previste dall'art. 3 del d.lgs. 47/2020 e introduce una serie di nuove definizioni che, come evidenziato dalla relazione illustrativa, "rispecchiano le nuove definizioni aggiunte dalle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959".

Le modifiche operate dalle **lettere da a) a l)** sono finalizzate - come evidenziato dalla relazione illustrativa - ad adeguare il testo "agli aggiornamenti della direttiva 2003/87/CE, ovvero al fine di un migliore coordinamento con le correlate disposizioni del d.lgs. 47/2020".

Tra le modifiche volte all'adattamento delle disposizioni nazionali agli aggiornamenti della direttiva 2003/87/CE figurano quelle finalizzate ad adeguare le definizioni al mutato campo di applicazione. A titolo di esempio:

- la nuova definizione di "emissioni" prevista dalla lettera b) si limita ad integrare la definizione esistente includendovi anche le emissioni delle navi e delle c.d. attività ETS 2;

- la lettera i) sopprime la definizione di "riserva speciale" che non è più necessaria a seguito dell'abrogazione dell'art. 3-septies della direttiva 2003/87/CE che disciplinava appunto la riserva speciale per taluni operatori aerei.

Non appare invece chiaro il motivo della soppressione, operata dalla lettera c), della definizione di "GSE" (recata dalla lettera v) dell'art. 3 del d.lgs. 47/2020), dato che l'acronimo GSE è utilizzato in diverse parti del testo del d.lgs. 47/2020.

In relazione alle **nuove definizioni** (introdotte dalla **lettera m)** del comma in esame), un primo gruppo di definizioni (è il caso delle definizioni di «combustibile», «effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂», «immissione in consumo», «nave da crociera», «porto di scalo», «società di navigazione», «soggetto regolamentato» e «tratta») rispecchia le nuove definizioni **aggiunte dalle direttive** (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959, con lievi differenze dovute al fatto che, come sottolineato dalla relazione illustrativa, "quando necessario, i riferimenti normativi esterni sono stati riadattati al contesto nazionale" (è il caso ad esempio della definizione di "soggetto regolamentato", in cui i riferimenti alla normativa unionale volti all'individuazione del debitore dell'accisa sono sostituiti da riferimenti al testo unico sulle imposte sulla produzione e sui consumi di cui al d.lgs. 504/1995).

Un altro gruppo di nuove definizioni non trova invece corrispondenza nella direttiva ma viene introdotto, secondo quanto evidenziato dalla relazione illustrativa, "per **illustrare il significato di locuzioni utilizzate nel testo del d.lgs. 47/2020**. In molti casi, si è fatto riferimento alle definizioni utilizzate in altri atti normativi di derivazione europea, nazionale e/o internazionale". Si tratta delle definizioni «classe ghiaccio», «dati aggregati sulle emissioni a livello di società», «depositario autorizzato», «deposito fiscale», «destinatario registrato», «impianti per l'incenerimento di rifiuti urbani», «paesi e territori non europei», «periodo di conformità CORSIA», «esercizio della nave» e «speditore registrato».

Ulteriori definizioni, inoltre, sono introdotte, secondo quanto sottolineato dalla relazione illustrativa, "per **definire le strutture e gli strumenti amministrativi e regolamentari** necessari per adattare l'impianto amministrativo e di governance in essere alle nuove esigenze di regolazione": è il caso delle definizioni di «Focal Point CORSIA», «Autorità nazionale competente ai fini di cui al capo V bis» (cioè l'Autorità nazionale competente per l'ETS 2) e «portale ETS 2».

Articolo 3 (Autorità nazionale competente)

Estensione delle competenze e riorganizzazione del Comitato ETS (articolo 3, comma 1)

L'articolo 3, comma 1, reca modifiche all'art. 4 del D. Lgs. 47/2020 volte a rafforzare la struttura organizzativa dell'Autorità nazionale competente e a rivederne la struttura organizzativa in linea, come sottolineato nella relazione illustrativa, con quanto previsto dall'art. 12, comma 1, lettera a) della legge di delegazione europea 2022-2023 e in conseguenza dell'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva e del rafforzamento del meccanismo di scambio delle quote di emissioni previsti dalla modifica della direttiva 2003/87/CE.

Il nuovo comma 1 dell'art. 4, come sostituito dal comma in esame, **estende le competenze del Comitato ETS:**

- al **settore marittimo**, ora rientrante tra le attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2023/959;

- alle disposizioni del [regolamento \(UE\) 2023/956 in materia di CBAM](#) (*Carbon border adjustment mechanism*), che ha previsto il nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere;
- e alle disposizioni per l'attuazione delle **attività derivanti dal sistema CORSIA**.

Il sistema CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) è un meccanismo globale basato sul mercato sviluppato dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) per compensare le emissioni di CO2 prodotte dal settore dell'aviazione internazionale. L'obiettivo principale di CORSIA è stabilizzare le emissioni di CO2 provenienti dall'aviazione ai livelli del 2020, con la compensazione della crescita delle emissioni oltre questo livello mediante l'acquisto di crediti di carbonio da progetti che riducono, evitano o rimuovono le emissioni di CO2. Per approfondimenti si rinvia alla [pagina del sito web dell'ICAO](#), alla [pagina del sito web di ENAC](#) e alla [pagina del sito web della Commissione europea](#).

I nuovi commi 1-*bis* e 1-*ter* dell'art. 4, introdotti dal comma in esame, disciplinano, rispettivamente, la **composizione del Comitato**, innalzandone i componenti da quindici a **ventidue**, dei quali uno con funzioni di Presidente e uno con funzioni di Vicepresidente (designati dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e dal medesimo nominati con apposito decreto) e la **suddivisione del Comitato in due sezioni**, denominate "Sezione 1" e "Sezione 2", per entrambe le quali il Presidente e il Vicepresidente del Comitato svolgono le relative funzioni, con diritto di voto.

Il nuovo comma 2 dell'art. 4 disciplina le competenze, il numero dei componenti, le modalità di designazione e i diritti di voto dei componenti della **Sezione 1**, alla quale è attribuita la competenza **per l'attuazione delle disposizioni della direttiva 2003/87/CE**, fatta eccezione per l'attuazione delle disposizioni di cui al capo V-bis, e **per lo svolgimento delle attività derivanti dal sistema CORSIA**, salvo le specifiche attribuzioni del Focal Point CORSIA per l'Italia.

Il Focal Point CORSIA è una figura designata da ogni Stato membro dell'ICAO per coordinare l'implementazione e la gestione di CORSIA a livello nazionale. Questo ruolo include la raccolta e la trasmissione dei dati sulle emissioni delle compagnie aeree, la verifica dei dati, la gestione delle compensazioni e la comunicazione con l'ICAO per garantire la conformità alle disposizioni di CORSIA.

La Sezione 1 è costituita da quattordici membri - di cui nove con diritto di voto e cinque con funzioni consultive - nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, designati nel seguente modo:

- tre dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica;
- due dal Ministro delle imprese e del Made in Italy;
- uno dal Ministro della giustizia, con diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti all'attività sanzionatoria;
- tre dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui uno appartenente all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), quest'ultimo con diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti al trasporto aereo (mentre gli altri due membri designati dal MIT hanno diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti al trasporto aereo e al trasporto marittimo);
- uno dal Ministro dell'economia e delle finanze;
- uno dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR;
- uno dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale;
- uno dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare;
- uno dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

I membri designati dai Ministri dell'economia e delle finanze, per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, per la protezione civile e le politiche del mare e dalla Conferenza permanente Stato-regioni svolgono le funzioni consultive esclusivamente con riferimento alle attività di cui al comma 10.

Tale comma 10 attribuisce al Comitato la facoltà di proporre al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica le azioni volte, tra l'altro, a promuovere le attività progettuali legate ai meccanismi flessibili del protocollo di Kyoto (ora Accordo di Parigi), favorire la conoscenza e promuovere le attività svolte ai fini della riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera, valorizzare e rafforzare, anche attraverso la rete diplomatica italiana, i canali divulgativi ed operativi per fornire adeguati punti di riferimento e reti di scambio di informazioni al sistema industriale ed imprenditoriale italiano, valorizzare il potenziale dei vari settori tecnologico-industriali italiani nello sviluppo di progetti internazionali per la riduzione delle emissioni.

Il nuovo comma 2-*bis* dell'art. 4 disciplina le competenze, il numero dei componenti, le modalità di designazione e il diritto di voto dei componenti della **Sezione 2**, cui è attribuita la competenza **per l'attuazione delle disposizioni del regolamento (UE) 2023/956** e che è costituita da **sei membri** con diritto di voto nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, designati nel seguente modo:

- tre dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica;
- uno dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale;
- due dal Ministro dell'economia e delle finanze, dei quali almeno uno appartenente all'Agenzia delle dogane e monopoli.

La relazione illustrativa segnala che "tale configurazione è stata prevista in ragione della competenza prelevante delle due amministrazioni sulle tematiche CBAM (il MASE relativamente alle interazioni con il sistema EU ETS e il MEF e l'ADM relativamente alla gestione doganale delle merci importate)".

Il nuovo comma 4-*bis* dell'art. 4 dispone che il Presidente, tenuto conto dell'ordine del giorno e delle materie ivi contemplate, ha facoltà di convocare il Comitato per sezione competente, anche ai fini deliberativi. Viene inoltre abrogato il vigente comma 5, relativo ai quorum richiesti per la costituzione e le deliberazioni del Comitato, in quanto, come sottolinea la relazione illustrativa. tali aspetti potranno essere disciplinati con il decreto di cui al comma 11 (v. *infra*).

Vengono poi apportate modifiche al comma 6 dell'art. 4 in materia di competenze e composizione della **Segreteria tecnica** istituita presso la competente Direzione generale del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Si ricorda che già l'art. 19, comma 1, lett. b), del D.L. 75/2023 ha introdotto una nuova disciplina della Segreteria tecnica mediante l'inserimento di un comma 7-*bis*, il quale ha modificato la composizione della medesima Segreteria. prevedendo, in particolare, rispetto al testo previgente, che i 5 membri e il coordinatore non sono necessariamente funzionari di ruolo e sono nominati con apposito decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Rispetto al testo vigente con la novella in esame si specifica che la segreteria tecnica **integra competenze tecniche e giuridiche** e si prevede che è **composta di undici membri** (rispetto ai cinque del testo vigente) **e di un coordinatore**, nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. Degli undici membri uno è designato dall'ISPRA, uno dall'ENAC, uno dalla società *in house* del MIT; due dal GSE (di cui uno avente competenze in materia di CBAM), due dalla società *in house* del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (di cui uno avente competenze in materia di CBAM), due da Unioncamere (di cui uno avente competenze in materia di CBAM), e due dal MEF nell'ambito dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, aventi competenze in materia di CBAM.

Rispetto al testo vigente (concernente il supporto per i procedimenti istruttori per le sole attività inerenti al trasporto aereo e ai piccoli emettitori), il nuovo testo del comma 7 dell'art. 4 accorpa in un unico comma le disposizioni relative alle convenzioni che potranno essere sottoscritte (con le società *in house* del MASE, il GSE, ISPRA, Unioncamere per l'implementazione del Portale ETS, ed ENAC) per il supporto allo svolgimento delle attività istruttorie.

Si ricorda che il Portale ETS, disciplinato dal comma 8 dell'art. 4 del D.Lgs. 47/2020, è lo strumento utilizzato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e dal Comitato ETS per lo svolgimento delle rispettive attività, ai fini dell'interlocuzione con i destinatari della disciplina dell'emission trading system recata dal medesimo decreto.

Il nuovo comma 7-*bis* dell'art. 4 dispone che, **entro il 1° gennaio 2025**, il MASE sottoscrive con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli un **protocollo d'intesa in materia di CBAM**, finalizzato a orientare le azioni strategiche su obiettivi condivisi dalle parti, che corrispondono a interessi comuni.

Il nuovo comma 9 dell'art. 4 precisa, rispetto al testo vigente, che, con riferimento alle attività svolte dal Comitato per il settore aereo:

- sono fatte salve le attribuzioni del Focal Point CORSIA;
- per le attività inerenti al sistema CORSIA, il Comitato si avvale del supporto fornito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC.

Al comma 11 dell'art. 4 viene **soppresso il riferimento al concerto del Ministro della pubblica amministrazione** per l'emanazione del decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica con cui sono definite le modalità di funzionamento del Comitato e della Segreteria tecnica,

In attuazione di quanto disposto dal comma 11 dell'art. 4 si veda il [D.M. 17 gennaio 2024](#).

Infine, nel nuovo testo del comma 12 si elimina la previsione del concerto del Ministro dello sviluppo economico per il decreto con cui sono definiti i compensi del Comitato e della Segreteria tecnica.

La relazione illustrativa evidenzia che l'eliminazione di tale concerto è dovuta al fatto che le competenze del predetto Ministero in materia sono confluite nell'allora Ministero della transizione ecologica (oggi MASE) per effetto di quanto disposto dal D.L. 22/2021.

Autorità nazionale competente ETS 2 (articolo 3, comma 2)

Il comma 2 dell'articolo 3, in linea con il principio direttivo (articolo 12, lettera b)) della legge di delegazione europea 2022-2023, introduce il **nuovo art. 4-bis** che prevede (al comma 1) l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, del **Comitato ETS 2** quale **autorità nazionale competente** per il nuovo sistema europeo per lo **scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori (ETS 2)**, le cui responsabilità sono definite nel capo V-bis del D. Lgs. 47/2020 e nel nuovo capo IV-bis e nelle nuove lettere da ae) ad ai) dell'art. 3 della direttiva 2003/87/CE, introdotti dalla direttiva (UE) 2023/959.

La relazione illustrativa sottolinea che tale nuova Autorità competente è una struttura separata e autonoma rispetto al Comitato ETS, con il quale mantiene tuttavia il necessario coordinamento operativo, nel pieno rispetto delle disposizioni unionali. La scelta di tale architettura amministrativa è consentita dalla normativa europea (art. 18 della direttiva 2003/87/CE, che ammette la possibilità di costituzione di una o più autorità competenti) e si giustifica, secondo la relazione illustrativa, in ragione del fatto che il sistema ETS 2 "è un sistema distinto e parallelo rispetto all'attuale EU ETS, che prevede un cap di quote differente e separato e l'infungibilità delle rispettive quote di emissione. La previsione di una autorità nazionale dedicata garantisce la sua autonomia e consente di evitare interferenze con il funzionamento consolidato dell'EU ETS, nonché di assicurare le risorse e le competenze tecniche necessarie per il funzionamento di un sistema nuovo, diverso e complesso. L'ETS 2 coinvolge una quantità rilevante di operatori, c.d. soggetti regolamentati, definiti come i soggetti che, in base alla normativa fiscale vigente, devono

provvedere al pagamento dell'accisa sui carburanti e combustibili immessi in consumo ad uso energetico (combustione) nei tre settori di applicazione dell'ETS 2. Il nuovo Comitato ETS 2 sarà responsabile del rilascio delle autorizzazioni ad emettere gas ad effetto serra, nonché del rispetto del ciclo di compliance (monitoraggio, comunicazione, restituzione) da parte dei soggetti regolamentati, che nel 2025 si stima saranno circa 1300".

Il comma 2 del nuovo art- 4-*bis* disciplina la **composizione del Comitato ETS 2**, stabilendo che esso è composto da **undici membri tutti aventi diritto di voto**, nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di cui:

- tre, compreso il Presidente e il Vicepresidente, designati dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica;
- due dal Ministro dell'economia e delle finanze, di cui uno appartenente all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli;
- due dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- uno dal Ministro della giustizia (con diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti all'attività sanzionatoria);
- due dal GSE;
- uno dall'ISPRA.

Il comma 3 del nuovo art. 4-*bis* disciplina i criteri di scelta dei membri del Comitato ETS 2 e la procedura per la verifica delle situazioni di conflitto di interessi, mentre il comma 4 fissa in cinque anni la durata in carica dei membri, il cui mandato può essere rinnovato per una sola volta.

Il comma 5 del nuovo art. 4-*bis* prevede l'istituzione di un'apposita **Segreteria tecnica** presso la direzione generale competente del MASE per la preliminare attività istruttoria ai fini della stesura degli atti deliberativi. La Segreteria tecnica ETS 2 è composta da **cinque membri e da un coordinatore** nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il coordinatore e due membri sono designati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e i restanti tre membri sono designati due dal Ministero dell'economia e delle finanze, di cui uno appartenente all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e uno dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 6 del nuovo art. 4-*bis* dispone che nello svolgimento della preliminare attività istruttoria di cui al comma 5 il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica **si avvale del GSE**, con il quale il medesimo Ministero può a tal fine sottoscrivere apposite convenzioni..

Il comma 7 stabilisce che il supporto organizzativo, logistico e per l'eventuale contenzioso al Comitato ETS 2 e alla Segreteria tecnica ETS 2 è assicurato dalla direzione generale competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il comma 8 prevede (in linea con l'articolo 12, lettera c), della legge di delegazione europea 2022-2023) che il Comitato ETS 2, per lo svolgimento delle attività di propria competenza e delle interlocuzioni con i destinatari del capo V-bis, si avvale del **Portale ETS 2** per la cui definizione e gestione il MASE sottoscrive appositi **accordi di cooperazione con Unioncamere**, con i quali sono definite le modalità di interconnessione con le tecnologie telematiche delle Camere di commercio.

I commi 9 e 10 rinviano, rispettivamente, a due distinti decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica la disciplina delle modalità di funzionamento del Comitato ETS 2 e della Segreteria tecnica ETS 2 e la definizione, di concerto con il MEF, dei compensi dei rispettivi componenti.

Infine, il comma 11 del nuovo art. 4-*bis* dispone che **entro il 30 aprile di ogni anno**, il Comitato ETS 2 **presenta al Parlamento una relazione sull'attività svolta** nell'anno precedente

Articolo 4 (Trasporto aereo e marittimo)

Sezioni del d.lgs. n. 47 del 2020 su trasporto aereo e trasporto marittimo (articolo 4, commi 1 e 2)

L'**articolo 4** reca novelle al decreto legislativo n. 47 del 2020 sullo scambio di emissioni EU ETS al fine di **modificare le disposizioni inerenti al trasporto aereo e di introdurre le disposizioni concernenti il trasporto marittimo**.

I **commi 1 e 2** recano modifiche formali inerenti alla nuova partizione del Capo III. A seguito di tali modifiche gli articoli da 5 a 12 sono compresi nella Sezione I del Capo III dedicata al trasporto aereo mentre gli articoli da 12-*bis* a 12-*octies* sono compresi nella nuova Sezione dedicata al trasporto marittimo.

Trasporto aereo (articolo 4, commi 3-11)

Il **comma 3** modifica l'articolo 5 del decreto legislativo n. 47 contenente l'ambito di applicazione delle disposizioni sul trasporto aereo. Le **lettere a), b) e c)** di tale comma 3 recano modifiche di coordinamento. Si segnala che la novella contenuta nella **lettera b)** stabilisce che le disposizioni in oggetto **si applicano alle attività di trasporto aereo contenute nell'allegato I**, non più alle emissioni derivanti dalle medesime attività, in coordinamento con quanto previsto in via generale dall'**articolo 2, comma 2, del presente schema di decreto**.

La **lettera d)** prevede varie modifiche al comma 4 dell'art. 5 del d.lgs n. 47, rinviando al **31 dicembre 2026** (dal 31 dicembre 2023) l'applicazione delle norme europee in materia di EU ETS ai voli **da o per gli aerodromi situati in Paesi non appartenenti allo Spazio Economico Europeo (SEE)**, ad eccezione dei voli verso aerodromi situati nel Regno Unito e in Svizzera. Si prevede, inoltre, l'esenzione agli obblighi di

monitoraggio, comunicazione e restituzione per i voli che tocchino **regioni ultraperiferiche di uno Stato membro**. La **lettera e)** introduce l'ulteriore deroga agli obblighi di restituzione delle quote da riferirsi ai voli da e verso i **paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo** quali definiti dalle Nazioni Unite, diversi da quelli CORSIA.

Si rammenta che la deroga prevista per i voli da e per paesi non appartenenti al SEE è disposta in attesa di verificare l'efficacia di un accordo internazionale sulla limitazione delle emissioni di gas ad effetto serra del settore dell'aviazione civile, accordo da adottarsi in seno all'ICAO - *International Civil Aviation Organisation*. L'art. 5 del decreto legislativo n. 47/2020 fa salvo il meccanismo di monitoraggio, disciplinato dall'art. 28-*ter* della direttiva 2003/87/CE effettuato dalla Commissione sui progressi compiuti nei negoziati in sede di ICAO al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni dal 2021.

CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) è lo uno schema internazionale di regolazione delle emissioni di CO₂ derivanti dall'Aviazione Civile, si applicherà ai **voli extraeuropei** da e verso i paesi terzi che vi partecipano dal 2022 al 2027 (principio *clean cut*).

Per approfondimenti sul sistema CORSIA si veda la pagina dedicata nel sito dell'ICAO: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

Il **comma 4** introduce l'articolo 5-*bis* nel decreto legislativo n. 47 al fine di disciplinare l'assegnazione di quote agli operatori aerei. Vi si prevede, in particolare, che le **quote sono assegnate esclusivamente tramite asta a decorrere dal 1° gennaio 2026**.

Viene fatta salva l'assegnazione di quote gratuite nei casi previsti dal nuovo articolo 7-*bis* introdotto dal **comma 7 del presente articolo 4 dello schema di decreto** (v. *infra*).

Si rammenta che la direttiva (UE) 2023/958 prescrive che le quote di emissione a titolo gratuito per il settore del trasporto aereo siano eliminate gradualmente (a circa il 60% nel 2024 e al 40% nel 2025) fino ad attuare, a partire dal 2026, la messa all'asta integrale.

Il **comma 5** modifica l'articolo 6 del decreto legislativo n. 47 in materia di **assegnazione delle quote di emissioni agli operatori aerei amministrati dall'Italia mediante vendita all'asta**. La novella introduce alcuni adattamenti alla nuova disciplina dettata dalla direttiva (UE) 2023/958 in recepimento, chiarendo, altresì, che il quantitativo di quote messo all'asta debba tenere conto delle deroghe previste dall'art. 5 del medesimo decreto legislativo n. 47 (come modificato dal presente schema).

Il **comma 6** dispone l'abrogazione dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 47 sull'**assegnazione delle quote gratuite** in quanto la relativa disciplina è dettata dall'articolo 7-*bis*, introdotto, come sopra accennato, dal **comma 7**.

Le quote a titolo gratuito sono assegnate, solamente negli anni 2024 e 2025, agli operatori aerei dall'Italia in proporzione alle rispettive percentuali di emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per il 2023, nel rispetto della normativa applicabile. Per il periodo 2024–2030, i medesimi operatori possono chiedere l'assegnazione di quote gratuite per l'utilizzo di **carburanti sostenibili e di altri carburanti che non derivano da combustibili fossili**.

Il **comma 8** reca l'abrogazione dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 47 sulle **modalità di assegnazione delle quote gratuite**. La relativa disciplina è adeguata alle novità introdotte dalla direttiva (UE) 2023/958 con le modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo introdotte dal **comma 9**, coordinata con la nuova disciplina sulle quote gratuite, introdotta dal presente schema di decreto.

Il **comma 10** introduce nel decreto legislativo n. 47 il nuovo articolo 9-*bis* al fine di dare attuazione alla misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato, consistente nello **schema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per l'aviazione internazionale - CORSIA**.

Si rammenta, preliminarmente, che **ENAC è designato quale ente attuatore delle attività correlate al sistema CORSIA (Focal Point CORSIA)**, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera *iii*), introdotta dall'**articolo 2, comma 3, lettera m) del presente schema di decreto**. La disposizione attribuisce quindi ad ENAC il compito di calcolare gli obblighi di compensazione delle emissioni per l'anno civile precedente, nonché gli obblighi di compensazione totali per un determinato periodo di conformità al sistema CORSIA. ENAC comunica il calcolo al Comitato ETS il quale, a sua volta, ne dà notizia agli operatori aerei interessati. Gli obblighi di compensazione sono calcolati in base ad una metodologia definita dalla Commissione europea (art. 25-*bis*, par. 3, della direttiva 2003/87/CE). Sono quindi definite le modalità di cancellazione delle unità CORSIA, alle condizioni previste dall'art. 11-*bis* della direttiva 2003/87/CE, da parte degli operatori per l'assolvimento degli obblighi di compensazione.

Il **comma 11** introduce alcune modifiche alla disciplina sul **Piano di monitoraggio delle emissioni** che gli operatori aerei amministrati dall'Italia devono inviare al Comitato ETS ai sensi dell'articolo 10 del d.lgs. n. 47. Si prevede che i suddetti operatori debbano inviare un Piano aggiornato entro il 31 dicembre del terzo anno dall'approvazione del precedente Piano e che debbano integrare tali Piano con l'**indicazione degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂**.

Trasporto marittimo (articolo 4, comma 12)

L'**articolo 4, comma 12**, introduce nel decreto legislativo n. 47 del 2020 gli articoli da 12-*bis* a 12-*octies*. Tali articoli compongono la nuova Sezione dedicata al trasporto marittimo e mirano a recepire le disposizioni

della direttiva 2003/87/CE introdotte dalla direttiva (UE) 2023/959 ovvero ad introdurre disposizioni di adeguamento al regolamento (UE) 2015/757 (concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE).

L'articolo 12-*bis* definisce l'**ambito di applicazione delle disposizioni sul trasporto marittimo**, circoscrivendolo alle società di navigazione attribuite all'Italia (ai sensi dell'art. 12-*sexies*) che svolgono le attività di trasporto marittimo indicate dall'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Si tratta delle attività di trasporto marittimo disciplinate dal regolamento (UE) 2015/757 con talune eccezioni riferite a navi da carico o *offshore* di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate.

L'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione si applicano al 100% delle emissioni delle navi che effettuino tratte tra porti siti all'interno della giurisdizione di uno Stato membro, o che stazionino in un porto sito nella giurisdizione di uno Stato membro; al 50% delle emissioni delle navi che effettuino tratte tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo che non lo sia.

L'articolo 12-*ter* prevede un calendario per una **graduale introduzione degli obblighi di restituzione delle emissioni applicabili al trasporto marittimo**, comunicate e verificate per l'anno precedente. Si prevede che le società di navigazione siano tenute a restituire nel 2025 il 40% delle emissioni verificate comunicate nel 2024; nel 2026 il 70% % delle emissioni verificate comunicate nel 2025; il 100% dal 1° gennaio 2027, per le emissioni verificate e comunicate per gli anni dal 2026.

L'articolo 12-*quater* dispone in ordine ai **Piani di monitoraggio e relativi aggiornamenti**. Esso pone in capo alle società di navigazione attribuite all'Italia l'obbligo di trasmettere al Comitato ETS, entro il 1° aprile 2024, un Piano di monitoraggio per ciascuna nave che rientra nell'ambito di applicazione delle disposizioni in esame. Sono dettate alcune deroghe per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della disciplina in oggetto la prima volta dopo il 1° gennaio 2024. Entro il 6 giugno 2025 (o entro 4 mesi dal primo scalo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro per le navi che hanno beneficiato delle summenzionate deroghe) il Comitato approva i piani presentati. Le società comunicano senza indugio le eventuali modifiche ai Piani richieste dalle disposizioni del regolamento (UE) 2015/757. Viene quindi dettata la disciplina per l'approvazione delle modifiche ai Piani di monitoraggio.

L'articolo 12-*quinqies* stabilisce che la **società di navigazione è responsabile della restituzione delle quote**. Prevede altresì che se un soggetto diverso assume, in base ad accordo contrattuale, la responsabilità finale dell'acquisto del carburante o dell'esercizio della nave, o di entrambi, tale soggetto sia tenuto a rimborsare alla società di navigazione i costi derivanti dalla restituzione delle quote. È nullo qualsiasi patto contrario.

L'articolo 12-*sexies* dispone circa l'**attribuzione di una società di navigazione all'Italia. Tali società sono poste sotto l'autorità del Comitato ETS**. Analogamente a quanto previsto in materia di monitoraggio, specifiche disposizioni sono dettate per le società le cui navi rientrano nell'ambito di applicazione delle presenti disposizioni dopo il 1° gennaio 2024.

L'articolo 12-*septies* pone in capo alle società di navigazione specifici **obblighi di comunicazione** al Comitato ETS in caso di **cessazione di attività o di fusione con altra società attribuita all'Italia**. Si prevede che la società comunichi al Comitato la cessazione o la fusione entro 30 giorni e comunque non oltre il 31 dicembre dell'anno di riferimento.

L'articolo 12-*octies* estende le disposizioni dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 47 del 2020 in materia di **assegnazione di quote mediante asta** alle attività di **trasporto marittimo**.

Articolo 5 (Impianti fissi)

L'articolo 5 reca una serie di modifiche alla disciplina degli impianti fissi recata dal capo IV (costituito dagli articoli da 13 a 33) del d.lgs. 47/2020.

Ambito di applicazione (commi 1 e 2)

Il **comma 1** modifica l'articolo 13 del d.lgs. 47/2020 al fine di **escludere dall'ambito di applicazione** della disciplina degli impianti fissi **le attività di trasporto marittimo**, dato che queste ultime sono ora regolate dai nuovi articoli da 12-*bis* a 12-*octies* (introdotti dall'articolo 4 del presente schema).

Il **comma 2** reca una modifica di carattere formale all'art. 14 del d.lgs. 47/2020.

Autorizzazione ad emettere gas serra (commi 4, 5 e 6)

Il **comma 4** reca una modifica di carattere formale all'art. 16 del d.lgs. 47/2020.

Il **comma 5** modifica l'art. 18 del d.lgs. 47/2020 che disciplina i **contenuti dell'autorizzazione** ad emettere gas serra.

Tra tali contenuti rientra l'**obbligo di restituzione delle quote di emissioni**, già previsto dalla lettera e) del testo vigente del comma 3 del citato art. 18). In relazione a tale obbligo, la lettera e) viene integrata (dalla **lettera a**) del comma in esame) al fine di precisare - in linea con l'integrazione operata dall'art. 1, par.

1, punto 9, della direttiva 2023/959 - che tale restituzione deve avvenire entro la data indicata dall'art. 36, comma 3, del d.lgs. 47/2020 (come modificato dallo schema in esame), vale a dire **entro il 30 settembre** dell'anno successivo a quello di emissione.

La lettera a) del comma in esame dispone inoltre l'inserimento di una nuova lettera g), che prevede **l'obbligo di rendere le quote a titolo gratuito ricevute in eccesso**.

La relazione illustrativa sottolinea che "l'introduzione di tale disposizione, non prevista in direttiva, è stata ritenuta essenziale per rendere manifesto sin dalla concessione dell'autorizzazione che, nel caso in cui l'assegnazione di quote gratuite all'impianto venga modificata successivamente al rilascio delle quote per una data annualità, il gestore deve provvedere tempestivamente alla loro resa. Per assicurare l'osservanza di tale obbligo, sono state introdotte ulteriori nuove previsioni, in particolare i commi 2, lettera e), 4 e 5 dell'articolo 27 e il comma 22-bis dell'articolo 42 del d.lgs. 47/2020".

La **lettera b)** introduce, nel testo dell'art. 18 del d.lgs. 47/2020, un nuovo comma, secondo cui l'autorizzazione rilasciata agli **impianti di incenerimento di rifiuti urbani** non contiene gli elementi di cui alla lettera d), alla lettera e) (come modificata dal comma in esame, v. *supra*) e alla lettera g) (*rectius f-bis*) introdotta dal comma in esame, vale a dire il piano della metodologia di monitoraggio e gli obblighi di restituzione delle quote.

La relazione illustrativa motiva tale disposizione alla luce dell'inserimento, nel campo di applicazione dell'ETS, dell'attività "di combustione di combustibili in impianti per l'incenerimento di rifiuti urbani con una potenza termica nominale totale superiore a 20 MW (...) ma limitatamente ai fini di monitoraggio, verifica e comunicazione delle emissioni" (v. art. 9, comma 1, lett. d), punto 1.1), del presente schema).

Il **comma 6** inserisce due nuovi commi all'articolo 19 del d.lgs. 47/2020, al fine di regolare le modalità di revoca dell'autorizzazione nel caso in cui si verifichi la fattispecie di cui all'art. 26, comma 1-*bis*, del medesimo decreto.

Tale fattispecie prevede che, qualora l'**impianto incluso nell'ETS** in quanto dotato di un'unità di combustione con potenza termica nominale superiore a 20 MW, a seguito di modifiche dei processi produttivi volte a ridurre le emissioni di gas serra, **non raggiunga più la predetta soglia di 20 MW**, il gestore dell'impianto stesso può chiedere che l'impianto rimanga incluso, per un certo periodo, nel campo di applicazione del d.lgs. 47/2020.

Il nuovo comma 2 (*rectius 1-bis*) dell'articolo 19 prevede che, nel caso di accoglimento della citata richiesta, **l'autorizzazione ad emettere gas serra non è soggetta a revoca fino al termine del periodo di permanenza** nel campo di applicazione indicato dal gestore.

Il nuovo comma 3 (*rectius 1-ter*) prevede invece che, **entro 90 giorni dal termine del citato periodo di permanenza, il Comitato ETS proceda alla revoca** dell'autorizzazione ad emettere gas serra.

Aste delle quote (comma 7)

Il comma in esame reca una serie di modifiche all'articolo 23 del d.lgs. 47/2020, dedicato alla messa all'asta delle quote per i gestori di impianti fissi.

Le **lettere a) e b)** recano modifiche che non appaiono di carattere sostanziale.

La **lettera c)** apporta una serie di modifiche al comma 7 del citato articolo 23, che individua le **finalità a cui deve essere destinata la quota dei proventi delle aste assegnata al MASE e al Ministero delle Imprese e del Made in Italy** (MIMIT).

Tralasciando la novella recata dal numero 1), che pare di mero coordinamento, un primo gruppo di modifiche degne di nota (v. **numeri 2)-7) e 9)**) consiste nella riscrittura delle lettere c) e d) e nella modifica delle lettere e), f), h), i) e q) del comma 7, al fine di adeguarne il testo alle modifiche operate dalla direttiva 2023/959. Recependo fedelmente quanto previsto dalla direttiva citata, vengono così meglio precisate le finalità di sviluppo delle energie rinnovabili e di tutela delle foreste e di riforestazione e afforestazione, nonché di sequestro del carbonio nel suolo e mediante silvicoltura e di cattura e stoccaggio geologico sicuri sotto il profilo ambientale di CO₂, di sviluppo di forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, e di riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori.

Una modifica specifica, operata dal **numero 8)** della lettera in esame, è quella relativa alla lettera n) del comma 7 dell'art. 23 del d.lgs. 47/2020, che - come evidenziato dalla relazione illustrativa - è "atta ad includere, in linea con la lettera i) dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva, le spese derivanti dalle possibili nuove convenzioni, accordi o protocolli d'intesa, previsti, all'articolo 4-bis, commi 6, 7 e 10, all'articolo 24, comma 3-bis, e all'articolo 43, comma 6".

La richiamata lettera i) della direttiva 2003/87/CE include tra le finalità a cui devono essere destinati i proventi delle aste quella di "**coprire le spese amministrative connesse alla gestione della EU ETS**". La modifica in esame si limita pertanto ad integrare, nel testo della lettera n), i riferimenti normativi alle nuove disposizioni del d.lgs. 47/2020 (introdotte dallo schema in esame) che prevedono **ulteriori oneri a causa dell'ampliamento del campo di applicazione** della disciplina ETS.

Il **numero 10)** della lettera c) in esame introduce **due nuove finalità** a cui deve essere destinata la quota dei proventi delle aste assegnata al MASE e al MIMIT (nuove lettere s) e t) del comma 7 dell'art. 23 del d.lgs. 47/2020).

Tali nuove finalità - che riproducono fedelmente quelle introdotte dall'art. 1, punto 12), lettere c) ed f), della direttiva 2023/959 - mirano alla decarbonizzazione del settore marittimo (compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili), nonché ad affrontare eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori coperti dall'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 (CBAM).

La **lettera d)** del comma in esame inserisce un nuovo comma 9-*bis* all'art. 23 del d.lgs. 47/2020, che destina il **50% dei proventi** derivanti dall'applicazione dell'art. 3-*octies bis*, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2003/87/CE, ove assegnati all'Italia, alla **promozione della decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo** ai fini di cui all'articolo 10, paragrafo 3, primo comma, lettera g), per il settore marittimo, e lettere f) e i), della medesima direttiva.

L'art. 3-*octies bis*, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2003/87/CE, prevede l'attribuzione di un determinato ammontare di quote, fino al 2030, agli Stati membri con una maggiore "presenza" di società di navigazione. Lo stesso comma prevede altresì che i proventi della vendita all'asta di tale ammontare di quote dovrebbero essere utilizzati ai fini di cui all'articolo 10, paragrafo 3, primo comma, lettera g), per il settore marittimo, e lettere f) e i), della medesima direttiva.

Si ricorda che l'art. 10 della direttiva prevede che i proventi delle aste siano destinati ad una serie di finalità, tra le quali: finanziare la ricerca e lo sviluppo dell'efficienza energetica e delle tecnologie pulite nei settori che rientrano nella presente direttiva" (lettera g)); investire in e accelerare il passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri e merci e i servizi e le tecnologie per autobus rispettosi del clima, misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili (lett. f)); coprire le spese amministrative connesse alla gestione della EU ETS (lett. i)).

Riguardo alla lettera in esame, la relazione illustrativa evidenzia che la stessa viene introdotta "in ottemperanza alle previsioni di cui alla lettera f) dell'articolo 12 della legge di delegazione europea 2022/2023" e "recepisce l'articolo 1, punto 7), della direttiva (UE) 2023/959, che, a sua volta introduce l'articolo 3-*octies bis*, paragrafo 3, secondo comma della direttiva 2003/87/CE".

In relazione al richiamato criterio di delega si ricorda che la lettera f) dell'art. 12 della L. 15/2024 richiede di assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3-*octies bis*, paragrafo 3, secondo comma, quarto periodo, della direttiva 2003/87/CE, una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo.

Assegnazione gratuita delle quote da parte del Comitato ETS (comma 8)

Il comma 8 reca modifiche all'articolo 24, relativo ai criteri generali per l'assegnazione gratuita delle quote in capo al Comitato ETS, che - come evidenziato dalla relazione illustrativa - "recepiscono le modifiche introdotte all'articolo 10-*bis* della direttiva 2003/87/CE dalla direttiva (UE) 2023/959".

La **lettera a)** reca modifiche al comma 2. In particolare, il **punto 1)** di tale lettera integra il testo vigente, secondo cui il Comitato non assegna quote a titolo gratuito agli impianti la cui autorizzazione è stata revocata, prevedendo oltre alla revoca dell'autorizzazione anche la **cessazione dell'attività tra le cause di mancata assegnazione** di quote gratuite.

Si fa notare che la disposizione unionale oggetto di recepimento (art. 1, punto 13), lettera j), della direttiva 2023/959) appare più articolata rispetto a quella in esame. Essa infatti non si limita a disporre che non sono assegnate quote a titolo gratuito a un impianto che abbia cessato l'attività, ma precisa altresì che "si considera che abbiano cessato l'attività gli impianti per i quali è scaduta o è stata revocata l'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra e quelli per i quali l'attività o la ripresa dell'attività sono tecnicamente impossibili". Tale precisazione non sembra venir recepita dallo schema in esame.

Il **punto 2)** introduce - recependo fedelmente quanto previsto dall'articolo 1, punto 13, lettera b), della direttiva (UE) 2023/959 - disposizioni volte a stabilire, come evidenziato dalla relazione illustrativa, che "gli impianti ricompresi nell'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 (cd. CBAM) pur essendo in via generale esclusi dalle assegnazioni gratuite, nel periodo tra il 2024 e il 2033 potranno ricevere **assegnazioni gratuite in misura gradualmente ridotta sulla base dell'applicazione di un fattore correttivo (c.d. fattore CBAM)**".

La **lettera b)** introduce, nell'art. 24 del d.lgs. 47/2020, i commi dal 3-*bis* al 3-*sexies* al fine di prevedere le nuove norme relative alla **condizionalità delle assegnazioni gratuite e all'obbligo di predisporre i piani di neutralità climatica per alcune tipologie di impianti**. Tali disposizioni riproducono, nella sostanza, quelle recate dall'art. 1, punto 13, lettere a) ed e), della direttiva (UE) 2023/959.

Viene altresì introdotta (nell'ultimo periodo del comma 3-*bis*) una disposizione che non recepisce disposizioni unionali, ma che prevede che il MASE, nello svolgimento della preliminare attività istruttoria di competenza può avvalersi del supporto dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA), tramite apposite convenzioni.

In proposito la relazione illustrativa sottolinea che "la scelta di ENEA dipende dal fatto che, come pubblica amministrazione classificata da ISTAT tra gli Enti e Istituzioni di ricerca, può assicurare supporto al MASE per le attività di verifica degli obblighi di effettuare audit energetici e di attuare sistemi di gestione dell'energia certificati nell'ambito della direttiva 2003/87/CE. Tale supporto può essere assicurato solo da ENEA in ragione della sua specifica competenza derivante dal ruolo di 'Agenzia Nazionale per l'Efficienza Energetica' assegnatole dal D.lgs. n.

115/2008 e dell'essere riferimento nazionale in tema di efficienza energetica nei confronti della Pubblica Amministrazione (centrale e locale), dei cittadini, delle imprese e più in generale del territorio".

Misure nazionali di attuazione (comma 9)

La **lettera a)** del comma in esame integra il comma 1 dell'art. 25 del d.lgs. 47/2020, in base al quale il **Comitato ETS trasmette alla Commissione europea un elenco di impianti**, disciplinati dal medesimo decreto, che è valido per un periodo di cinque anni e che individua tutti gli impianti di produzione di energia elettrica, gli impianti di dimensioni ridotte che possono essere esclusi dall'EU ETS e gli impianti inclusi nell'EU ETS su iniziativa del Comitato ETS o su richiesta dei gestori. L'integrazione in esame è volta a precisare **che l'elenco in questione include anche gli impianti che permangono nell'EU ETS ai sensi dell'articolo 26, comma 1-ter** (cioè gli impianti che restano, su richiesta, nel sistema ETS nonostante la potenza termica nominale dell'impianto di combustione scenda, per modifiche dei processi produttivi, sotto la soglia dei 20 MW; v. *infra*).

Tale precisazione viene introdotta in recepimento dell'ultimo periodo del nuovo testo dell'art. 2, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE, risultante dalla riscrittura operata dall'art. 1, punto 2), della direttiva 2023/959.

La **lettera b)** interviene sulla disposizione che prevede che la **pubblicazione su internet dell'elenco in questione** può avvenire sul sito web istituzionale del Ministero dell'ambiente, precisando il riferimento al **Portale ETS**.

Permanenza nell'ETS di impianti di combustione la cui potenza scende sotto i 20 MW (comma 10)

Il comma 10 inserisce due nuovi commi (*1-bis* e *1-ter*) all'art. 26 del d.lgs. 47/2020, in recepimento delle disposizioni recate dal nuovo testo dei paragrafi 1 e 2 dell'art. 2 della direttiva 2003/87/CE, riscritti dall'art. 1, punto 2), della direttiva 2023/959.

Il nuovo comma *1-bis* prevede che, **qualora l'impianto incluso nell'ETS** in quanto dotato di un'unità di combustione con potenza termica nominale superiore a 20 MW, a seguito di modifiche dei processi produttivi volte a ridurre le emissioni di gas serra, **non raggiunga più la predetta soglia di 20 MW**, il gestore dell'impianto stesso può fare **richiesta che l'impianto rimanga incluso, per un certo periodo**, nel campo di applicazione del d.lgs. 47/2020.

Il successivo comma *1-ter* prevede che il Comitato ETS valuta la citata richiesta e informa la Commissione europea nell'ambito della trasmissione dell'elenco di cui all'articolo 25, comma 1 (v. *supra*).

Rilascio delle quote assegnate a titolo gratuito (comma 11)

Il comma 11 prevede una serie di modifiche all'art. 27 del d.lgs. 47/2020, che disciplina il rilascio delle quote assegnate a titolo gratuito.

Si tratta di modifiche che non derivano dalla necessità di recepire le disposizioni delle nuove direttive ETS.

Fa eccezione la modifica operata dalla **lettera b)** che, recependo quanto previsto dall'art. 1, punto 19), della direttiva 2023/959, **differisce dal 28 febbraio al 30 giugno il termine entro il quale, ogni anno, il Comitato ETS provvede al rilascio**, per l'anno in corso, delle quote assegnate a norma dei relativi regolamenti unionali agli impianti aventi diritto.

Le altre modifiche recate dal comma in esame degne di nota sono finalizzate, come evidenziato dalla relazione illustrativa, a disciplinare la "fattispecie per la quale l'assegnazione di quote gratuite all'impianto è modificata successivamente al rilascio delle quote con conseguente **integrazione delle quote rilasciate o recupero delle quote rilasciate in eccesso**, circostanza non infrequente nella pratica date le criticità del ciclo di assegnazione e rilascio".

Fondo per l'innovazione (comma 12)

Il comma 12 interviene sulla *governance* del Fondo per l'innovazione, disciplinato dall'art. 30 del d.lgs. 47/2020.

Viene infatti riscritto il comma 2 dell'art. 30 citato, il cui testo vigente prevede che il Comitato ETS adotta le misure necessarie per dare attuazione agli atti delegati adottati dalla Commissione europea per la gestione del fondo in questione. Il nuovo testo risultante dalla riscrittura prevede invece che le **funzioni relative al Fondo per l'Innovazione sono svolte dal MASE, anche attraverso il National Contact Point** nominato dalla Direzione competente per materia. Il nuovo testo reca altresì la clausola di invarianza finanziaria, imponendo che non vi siano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In proposito la relazione tecnica sottolinea che "il *National Contact Point* è già operativo e gli oneri derivanti dallo svolgimento della sua attività sono già assorbiti nell'ambito della convenzione in essere con Sogesid".

Emettitori piccoli e molto piccoli (commi 3, 13 e 14)

Il **comma 3** dispone la **soppressione** del comma 3 dell'art. 15 del d.lgs. 47/2020, secondo cui per i piccoli e molto piccoli emettitori (cioè per gli impianti di ridotte dimensioni disciplinati dagli articoli 31 e 32 del medesimo decreto) è previsto il rilascio di un'**autorizzazione semplificata** per l'emissione di gas serra.

La relazione illustrativa motiva la soppressione alla luce del fatto che il comma in questione "non aveva avuto attuazione nella pratica; conformemente agli articoli 31, comma 1 e 32, comma 1, infatti, gli impianti di piccole e molto piccole dimensioni possono essere esclusi dall'EU ETS solo se hanno comunicato al Comitato emissioni inferiori ai limiti rispettivamente previsti in ciascuno dei tre anni precedenti la notifica della lista di impianti in questione alla Commissione. Tale disposizione implica di fatto l'esistenza di una autorizzazione già esistente e rende dunque inattuabile la previsione di una autorizzazione semplificata".

I **commi 13 e 14** recano modifiche agli articoli 31 e 32 (che disciplinano l'esclusione di impianti di dimensioni ridotte) che non recepiscono norme unionali ma, come evidenziato dalla relazione illustrativa, sono effettuate "per rendere le disposizioni relative agli impianti di piccole e molto piccole dimensioni attinenti alla proposta italiana per l'applicazione degli articoli 27 e 27-bis della direttiva 2003/87/CE approvata dalla Commissione europea".

Il **comma 13** reca modifiche all'art. 31 del d.lgs. 47/2020 che disciplina l'esclusione dall'ETS di impianti di dimensioni ridotte subordinata all'adozione di misure equivalenti.

In particolare, l'art. 31 citato prevede (al comma 1) che, a richiesta del gestore interessato, il Comitato ETS può escludere dall'EU ETS gli impianti che hanno comunicato allo stesso Comitato emissioni inferiori a 25.000 tonnellate di CO2 equivalente e che, nei casi in cui effettuano attività di combustione, hanno una potenza termica nominale inferiore a 35 MW, escluse le emissioni da biomassa, per tre anni consecutivi.

Tralasciando le disposizioni di scarsa rilevanza (come, ad esempio, quella recata dalla lettera a), che sopprime un riferimento temporale ormai obsoleto), le principali modifiche operate dal comma in esame prevedono l'inserimento di un comma 2-bis, per stabilire la **possibilità di accedere alle quote gratuite per quegli impianti che rientrano nel sistema EU ETS (lettera b)** del comma in esame).

Viene altresì inserito, dalla **lettera e)**, un comma 7, che dispone:

- **l'esenzione dagli obblighi di restituzione delle quote** (previsti dall'art. 36) per gli impianti di dimensioni ridotte che rispettano le misure equivalenti;

In proposito la relazione illustrativa sottolinea che, stante l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 15 (prevista dal comma 3 del presente articolo, v. *supra*), con la disposizione in esame si provvede a "ribadire (...) l'esenzione dagli obblighi di restituzione delle quote".

- **e, allo stesso tempo, l'obbligo di compensare ciascuna tonnellata di emissioni di CO2 equivalente in eccesso** rispetto a quelle consentite.

In proposito la relazione illustrativa sottolinea che tale disposizione ha la finalità di "dare corrispondenza nel decreto legislativo alla sanzione prevista all'articolo 21, in cui pertanto è inserito il riferimento a questo comma". Tale osservazione della relazione illustrativa sembra fare riferimento non all'articolo 21 bensì al comma 21 dell'art. 42 che viene modificato dalla lettera q) del comma 7 dell'art. 6 del presente schema.

Il nuovo comma 7 dispone inoltre che **il Comitato ETS può applicare misure specifiche** per la gestione dello stato di attività di tali impianti in conformità a quanto previsto dalle norme nazionali e unionali.

Il **comma 14** reca modifiche all'art. 32 del d.lgs. 47/2020, che disciplina l'esclusione facoltativa degli impianti con un livello di emissioni inferiore a 2.500 tonnellate di CO2 equivalente (v. comma 1 dell'art. 32) o con funzionamento inferiore a 300 ore all'anno (v. comma 3 dell'art. 32).

La **lettera a)** opera una modifica di carattere formale.

La **lettera b)** riscrive il comma 3, relativo agli **impianti che funzionano per meno di 300 ore all'anno**. L'unica modifica sostanziale operata dalla riscrittura sembra essere l'aggiunta, tra le **condizioni da rispettare per l'esclusione**, anche di quelle contemplate dal comma 2 dell'art. 32 e non solo (come prevede il testo vigente) di quelle recate dal comma 1 dello stesso articolo.

La **lettera c)** introduce un nuovo comma 6 che prevede disposizioni analoghe a quelle introdotte dalla lettera e) del comma 13 del presente schema. Tale nuovo comma 6 prevede infatti che:

- agli impianti esclusi che rispettano le misure equivalenti **non si applicano gli obblighi di restituzione delle quote** previsti dall'art. 36;

- **il Comitato ETS può applicare misure specifiche** per la gestione dello stato di attività di tali impianti in conformità a quanto previsto dalle norme nazionali e unionali.

Ispezioni (comma 15)

Il comma 15 modifica l'art. 33 del d.lgs. 47/2020 che disciplina, in particolare, le ispezioni agli impianti fissi da parte del Comitato ETS.

La **lettera a)** del comma in esame:

- **sopprime** il comma 3 dell'art. 33, il cui testo vigente prevede **l'esclusione delle ispezioni per gli impianti di ridotte dimensioni** disciplinati dagli articoli 31 e 32;

- **sopprime** il comma 5 del medesimo articolo, che consente al Comitato di avvalersi, nelle ispezioni, della **collaborazione della Guardia di finanza**.

La relazione illustrativa motiva tale ultima soppressione alla luce del fatto che "la disposizione risulta superflua e nella pratica inapplicata".

La **lettera b)** integra il disposto del comma 4 dell'art. 33, il cui testo vigente prevede che per lo svolgimento delle attività ispettive **il Comitato ETS può essere supportato** dall'ISPRA e da altri enti di ricerca, aggiungendo **anche il GSE** al novero dei soggetti di cui può avvalersi il Comitato.

La relazione illustrativa sottolinea che, in conseguenza dell'abrogazione del comma 3, è "necessario inserire al comma 4 il GSE tra i soggetti che possono svolgere le attività citate, in considerazione del fatto che quest'ultimo, in forza della Convenzione del dicembre 2023 con il MASE, fornisce supporto tecnico specialistico relativamente a queste tipologie di impianti".

Articolo 6 (Disposizioni comuni per impianti fissi, operatori aerei e società di navigazione)

L'**articolo 6** reca una serie di modifiche al Capo V del d.lgs. n. 47/2020, contenente, a legislazione vigente, disposizioni comuni per gli impianti fissi e il trasporto aereo. Il **comma 1** introduce nella **rubrica** del medesimo capo il riferimento al **trasporto marittimo**.

I **commi 2 e 3** introducono alcune modifiche, rispettivamente, all'articolo 34 sul **sistema dei registri** e all'articolo 35 sul **monitoraggio e comunicazione delle emissioni**. Oltre all'estensione di tale disciplina al **trasporto marittimo**, tali novelle introducono, riguardo al **trasporto aereo**, alcune disposizioni concernenti il monitoraggio e la comunicazione **non legate alle emissioni di CO₂** e le modalità di **verifica di emissioni al di sotto di una certa soglia**.

Il **comma 4** modifica l'art. 36 concernente il **trasferimento, la restituzione e la cancellazione di quote di emissioni**. Sono modificati alcuni termini temporali per la restituzione delle quote da parte di operatore aereo, di un gestore di un impianto fisso nonché, secondo le novelle in esame, di una società di navigazione. Si prevede che tali soggetti, a decorrere dal **1° gennaio 2024** (in luogo del 1° gennaio 2021), entro il **30 settembre** di ogni anno (in luogo del 30 aprile), restituiscano un numero di quote di emissioni pari alle emissioni totali prodotte nel corso dell'anno civile precedente, verificate secondo le norme applicabili. Il Comitato ETS garantisce che tali quote siano successivamente cancellate.

Sono quindi inseriti nel medesimo art. 36 disposizioni aggiuntive (commi da **3-bis** a **3-quinquies**) concernenti gli obblighi ricadenti sulle società di navigazione che sono tenute, a decorrere dal **1° gennaio 2025 ed entro il 30 settembre di ogni anno**, a restituire le quote in numero pari alle emissioni totali rilasciate nell'anno precedente, verificate in base alle norme applicabili. Si applica il calendario per la graduale introduzione delle disposizioni in esame previsto dall'art. 12-*ter* (v. sopra). Sono previste specifiche deroghe per talune tipologie di navi o di servizio. In particolare: navi di classe ghiaccio; piccole isole; servizio pubblico transnazionale oppure obblighi di servizio pubblico transnazionale; tratte tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro. Si prevede, inoltre, che non siano soggette ad obbligo di restituzione le emissioni di gas a effetto serra che siano state catturate e utilizzate in modo da risultare legate chimicamente in un prodotto e che conseguentemente non entrino in atmosfera in modo d'uso normale.

Il **comma 5** reca modifiche di carattere formale all'art. 38 relativo alle attività di attuazione congiunta e attività di meccanismo pulito.

Integrando l'art. 41, il **comma 6** dispone circa l'obbligo di verifica della comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società di navigazione.

Il **comma 7** introduce una serie di modifiche all'art. 42 in materia di **sanzioni**, anche al fine di estendere la disciplina sanzionatoria ivi prevista alle società di navigazione incluse nell'EU ETS

Una modifica al comma 6 del suddetto art. 42 prevede l'irrogazione delle sanzioni ivi fissate all'operatore aereo o alla società di navigazione che non presentino il Piano di monitoraggio o lo presentino, secondo la specificazione qui introdotta, incompleto. Viene introdotta la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 5.000 euro in caso di mancata presentazione (da parte del gestore di impianto, operatore aereo o società di navigazione) del Piano di monitoraggio modificato. Si prevede, inoltre, una nuova sanzione in caso di mancata restituzione delle quote rilasciate in eccesso da parte del gestore di impianto, in conseguenza dei nuovi commi 4 e 5 dell'articolo 27 del medesimo decreto legislativo n. 47 (si veda **articolo 5 del presente schema di decreto**).

Si segnala, infine, che in attuazione dei principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega recati dall'articolo 12, comma 1, lettera e) della legge di delegazione europea 2022/2023, viene prevista l'assegnazione di proventi derivanti da talune sanzioni amministrative al MASE, da destinare alle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché alla verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nel sistema per lo scambio di quote.

Il **comma 8** introduce un nuovo art. 42-*bis* contenente sanzioni nei confronti delle **società di navigazione che non rispettino gli obblighi di restituzione di cui all'articolo 36 per due o più periodi consecutivi**. Sono dettate specifiche disposizioni relative, rispettivamente, alle società di navigazione attribuite all'Italia o

ad altro Stato membro. Sono inoltre regolati i casi applicabili a società di navigazione che si trovi o arrivi in un porto italiano già interessata da un ordine di espulsione da parte dell'autorità competente di un altro Stato membro o da un provvedimento di diniego delle spedizioni o di espulsione emesso ai sensi del medesimo art. 42-*bis*. Si demanda, infine, ad un decreto ministeriale la definizione degli aspetti procedurali connessi all'intervento dell'Autorità marittima in vista del procedimento finalizzato all'adozione dell'ordine di espulsione della nave o del diniego delle spedizioni.

Articoli 7 e 10 (ETS 2)

Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Nuovi Capi V bis e V ter, nuovo Allegato I bis

L'**articolo 7** introduce i nuovi capi *V bis* (articoli da 42-*ter* a 42-*noviesdecies*) e *V ter* (articolo 42-*vicies*) al decreto legislativo 47/2020, al fine di includervi il corpo di disposizioni relative al funzionamento del nuovo sistema "ETS 2", recependo così l'articolo 1, punto 29), della Direttiva (UE) 2023/959 e introducendo disposizioni sanzionatorie legate al Regolamento (UE) 2023/956.

L'**articolo 10** introduce il nuovo allegato I *bis* al decreto legislativo 47/2020, definendo le attività disciplinate dal capo *V bis*

Ambito di applicazione

L'**articolo 42-*ter***, di apertura del **capo V bis** (*Sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori degli edifici e del trasporto stradale e ulteriori settori*), delinea il **campo di applicazione** del capo *V bis*, specificando che le disposizioni si applicano solo alle emissioni, alle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra, al rilascio e alla restituzione delle quote, al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica in relazione alle attività di cui all'allegato I *bis* introdotto dallo schema in esame (articolo 10).

L'**articolo 10** dello schema di decreto legislativo in esame **introduce l'allegato I bis** e circoscrive e definisce le **attività e i gas serra rientranti nel campo di applicazione del nuovo ETS 2**, riproducendo la tabella prevista dalla direttiva.

In particolare, salvo le esclusioni specifiche previste per la singola tipologia di emissione, le attività interessate sono le seguenti:

- immissione in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei **settori dell'edilizia e del trasporto stradale**:
 - **trasporto stradale, escluso l'uso di veicoli agricoli su strade asfaltate**;
 - settori commerciale/istituzionale;
 - settore residenziale;
 - produzione combinata di calore e di energia elettrica e impianti di produzione di energia termica, nella misura in cui producono calore per le categorie commerciale/istituzionale e residenziale, direttamente o attraverso reti di teleriscaldamento;
- e in **ulteriori settori**:
 - industrie energetiche;
 - industrie manifatturiere e costruzioni.

Ciclo di autorizzazione all'emissione di gas

Gli **articoli 42-*quater* – 42-*decies*** disciplinano le modalità di richiesta, modifica, rilascio e il contenuto dell'**autorizzazione ad emettere gas ad effetto serra** nei settori ricompresi nell'ambito di applicazione, il monitoraggio delle emissioni, le modalità di comunicazione della cessazione delle attività e la relativa revoca dell'autorizzazione ad emettere.

In particolare, l'iter ordinario prevede che il soggetto regolamento richieda un'autorizzazione al Comitato ETS 2, almeno 120 giorni prima dell'inizio dell'attività. La stessa procedura è utilizzata per la modifica dell'autorizzazione. Il Comitato ETS 2, a seguito di istruttoria, che deve concludersi entro 90 giorni dal ricevimento dell'istanza, sospendibile per un massimo di 30 giorni in caso di richiesta di integrazioni istruttorie, rilascia l'autorizzazione o la sua modifica.

L'autorizzazione è revocata nel caso di perdita dei necessari titoli autorizzativi o abilitativi, ovvero quando il soggetto regolamentato comunichi la cessazione dell'attività (entro il 31 dicembre dell'anno in cui è avvenuta la cessazione).

Il soggetto abilitato deve monitorare le emissioni autorizzate, attraverso apposito piano di monitoraggio.

L'**articolo 42-*undecies*** disciplina il **sistema di vendita all'asta delle quote ETS 2** a partire dal 2027 ad opera del GSE, così come la gestione dei proventi e la loro finalizzazione. Il quantitativo di quote da collocare all'asta è stabilito dalla Commissione europea.

L'articolo **42-*duodecies*** stabilisce le modalità di trasferimento, restituzione e cancellazione delle quote di emissioni nel nuovo ETS 2.

Gli articoli **42-terdecies** e **42-quaterdecies** disciplinano il **sistema di monitoraggio** delle emissioni, la comunicazione delle stesse e le conseguenze della mancata comunicazione, così come la verifica delle emissioni.

L'articolo **42-quindecies** coordina il nuovo capo V *bis* con le disposizioni del decreto legislativo 47/2020, stabilendo l'applicabilità di numerose disposizioni già esistenti al capo introdotto dalla novella.

L'articolo **42-sexdecies** introduce la facoltà del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE) di **estendere unilateralmente il novero delle attività** contenute nel già citato allegato I *bis* a **settori non elencati**, determinando l'estensione del sistema ETS 2 a ulteriori settori.

L'articolo **42-septdecies** disciplina il **rinvio dello scambio** delle emissioni per i settori dell'edilizia, del trasporto su strada e di ulteriori settori al verificarsi di specifiche condizioni legate al prezzo medio del gas (sul mercato TTF) e del petrolio greggio (di qualità Brent), previo avviso pubblicato dalla Commissione europea. Nel caso di rinvio, l'inizio della vendita all'asta decorre dal 2028, mentre il termine per la restituzione delle quote decorre dal 2029.

L'articolo **42-octiesdecies** introduce un sistema di **sanzioni amministrative pecuniarie**, oltre a obblighi di restituzione delle quote, per le fattispecie di esercizio dell'attività in mancanza di autorizzazione, mancate, false o errate comunicazioni e false attestazioni. L'autorità amministrativa designata a tale scopo è il Comitato ETS 2. Si stabilisce infine la destinazione dei proventi al MASE e la loro finalizzazione. In particolare, le condotte sanzionate nel sistema ETS 2 sono le seguenti:

- esercizio dell'attività in mancanza di autorizzazione;
- mancata comunicazione verificata delle emissioni entro il 30 aprile di ciascun anno;
- falsa attestazione di verifica;
- mancata comunicazione di cessazione attività;
- mancate comunicazioni o trasmissione di informazioni richieste ai sensi degli articoli 42-septies e 42-decies;
- false o errate comunicazioni di cui agli articoli 42-septies, 42-decies e 42-terdecies, comma 5.

L'articolo **42-novesdecies** introduce disposizioni finalizzate a **limitare il rischio di doppio conteggio** delle emissioni nel sistema di cui al nuovo capo V *bis* e nei già vigenti sistemi previsti al capo III e IV (riferiti, rispettivamente, al trasporto aereo e agli impianti fissi), oltre al rischio di restituzione di quote per emissioni non contemplate dal capo V *bis*. Si stabilisce altresì una compensazione finanziaria ai consumatori di combustibili da erogarsi nel caso in cui il doppio conteggio e la restituzione non siano evitabili.

L'articolo **42-viceies** è l'unico articolo che compone il capo **V ter** (*Disposizioni relative al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere*). La disposizione introduce **sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni di obblighi disposti dal Regolamento (UE) 2023/956**. In particolare, sono fatte oggetto di sanzione diverse condotte in violazione di obblighi previsti dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (**Carbon Border Adjustment Mechanism**, di seguito CBAM), in specie la mancata adozione di misure necessarie per adempiere all'obbligo di presentare la relazione CBAM e la presentazione di una relazione CBAM incompleta o inesatta. L'autorità amministrativa designata a tale scopo è il Comitato ETS. Si stabilisce infine la destinazione dei proventi al MASE e la loro finalizzazione.

Articolo 8 (Disposizioni transitorie e finali del d. lgs. 47/2020)

L'**articolo 8** novella una pluralità di articoli al Capo VI (Disposizioni transitorie e finali) del decreto legislativo n. 47/2020.

In particolare, il **comma 1** novella l'**articolo 43** del decreto legislativo 47 del 2020, con l'introduzione dei **commi 3, 4, 5 e 6** e con il conseguente aggiornamento della rubrica dell'articolo. In particolare, i **commi 3 e 4** recepiscono il nuovo paragrafo 6 dell'articolo 14 della direttiva, introdotto dal punto 79 dell'articolo 1 della direttiva (UE) 2023/958. Tali commi statuiscono le modalità di trasmissione alla Commissione dei dati aggregati relativi alle emissioni delle attività del trasporto aereo e per disciplinare la richiesta di pubblicazione dei dati ad un livello di aggregazione più elevato nei casi in cui la divulgazione ordinaria possa essere considerata lesiva degli interessi commerciali dell'operatore. Il **comma 5**, invece, concerne la pubblicazione di informazioni relative agli impianti che rientrano nel regime dei piccoli o molto piccoli emettitori; inoltre, tali informazioni sono utili a integrare riferimenti a informazioni pubblicabili relative al registro nazionale dei piccoli emettitori (Renape) già applicate dal 2017. Il **comma 6**, infine, consente un corretto funzionamento del sistema ETS 2 e prevede una fattiva collaborazione con ADM nell'individuazione dei soggetti regolamentati in quanto pagatori di accisa.

Il **comma 2** dell'**articolo 8** prevede l'inserimento dei nuovi **articoli 43-bis e 43-ter** al decreto legislativo n. 47/2020. L'**articolo 43-bis** recepisce le disposizioni relative al paragrafo 3 della direttiva sulla competenza del MASE nel garantire la visibilità delle fonti di finanziamento delle azioni o dei progetti finanziati con i proventi delle aste dell'EU ETS. L'**articolo 43-ter** dispone l'obbligo di utilizzare i proventi delle aste delle quote di emissione in conformità al principio del "non arrecare un danno ambientale significativo".

Il **comma 3** contiene una modifica lessicale all'articolo 45 del decreto legislativo n. 47/2020.

Il **comma 4** apporta modifiche all'**articolo 46** del decreto legislativo n. 47, aggiornando il sistema tariffario in considerazione dell'introduzione dei nuovi settori all'interno dell'ambito di applicazione dell'EU ETS, dell'istituzione del sistema ETS 2 e dell'aggiornamento delle disposizioni per i settori già coinvolti dal sistema.

La **lettera a)** modifica il **comma 2** dell'articolo 46, al fine di estenderne l'applicazione anche alle società di navigazione.

La **lettera b)**, inserendo i **commi 2-bis - 2-quater** all'articolo 46, introduce nel nuovo **comma 2-bis** la disposizione che consente di prevedere tariffe a copertura dei servizi derivanti da quanto previsto nel decreto rispetto al nuovo sistema ETS 2. I servizi derivano dai corrispondenti articoli già previsti per gli impianti fissi se applicabili.

I commi **2-ter** e **2-quater** prevedono una tariffa annua *una tantum* per i servizi citati ai commi 2 e 2-bis, compresi i servizi del Registro, per i soggetti regolamentati e le società di navigazione nelle more della revisione del decreto 6 dicembre 2021 relativo al Regime tariffario in EU ETS (*European Emissions Trading System*) al fine di una loro inclusione.

La **lettera c)** estende la previsione del comma 3 anche agli introiti tariffari derivanti dai nuovi commi 2-bis, 2-ter e 2-quater.

Le **lettere d)** ed **e)** adeguano l'articolato alle novelle ivi previste.

La **lettera f)** introduce due nuovi commi: il **comma 6** definisce la riassegnazione e gli usi delle risorse economiche derivanti dal rispetto delle misure equivalenti di cui all'articolo 31. Pertanto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica utilizza queste risorse per finalità coerenti con quelle previste all'articolo 23, comma 7, in favore degli impianti di cui agli articoli 31 e 32. Il **comma 7**, invece, ribadisce, il criterio per cui il pagamento dei costi relativi ai servizi resi deve essere effettuato prima dell'espletamento delle attività amministrative allo scopo, tra l'altro, di garantire l'allineamento temporale tra costi da sostenere e introiti tariffari.

Infine, il **comma 5** dell'**articolo 8** novella l'**articolo 47** del decreto legislativo n. 47/2020, aggiornando e allineando le disposizioni transitorie e le abrogazioni del medesimo decreto legislativo n. 47 alle modifiche introdotte dalle revisioni alla direttiva 2003/87/CE con effetti sull'ordinamento interno.

Articolo 9 (Modifiche all'allegato I del d.lgs. 47/2020)

L'**articolo 9** reca puntuali modifiche all'**Allegato I del D.Lgs. 47/2020**, in cui sono specificate le categorie di attività cui si applica la disciplina prevista dal medesimo decreto legislativo.

Con la **lettera a)** si novella il punto 1, al fine di stabilire che gli impianti o le parti di impianti utilizzati per la ricerca, lo sviluppo e la sperimentazione di nuovi prodotti e processi e gli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa non rientrano nella D.Lgs. 47/2020. Tale intervento è di carattere formale.

La **lettera b)** inserisce il **punto 1-bis)**, che stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 2026, gli impianti che utilizzano biomassa non rientrano nel D.Lgs. 47/2020, nel caso in cui, nel pertinente periodo quinquennale precedente, previsto all'articolo 25, comma 1 del D.Lgs. 47/2020, le emissioni generate dalla combustione di biomassa, effettuata secondo i criteri di cui alle pertinenti norme unionali in materia di monitoraggio e comunicazione delle emissioni, contribuiscono in media per oltre il 95 % alle emissioni totali medie di gas a effetto serra.

La **lettera c)** inserisce il **punto 3-bis)**, il quale, a partire dal 1° gennaio 2026, prevede che anche le unità che utilizzano esclusivamente biomassa sono prese in considerazione ai fini del calcolo della potenza termica nominale di un impianto ai fini di cui al punto 3.

Secondo la relazione illustrativa il nuovo punto 1-bis) è necessario per inserire il criterio di esclusione dall'ambito di applicazione delle emissioni generate almeno al 95% da biomassa invece che dal 100%; mentre il nuovo punto 3-bis) è necessario per consentire di prendere in considerazione ai fini del punto 3) anche gli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa.

Il richiamato punto 3, nel testo attualmente vigente, stabilisce che, in sede di calcolo della potenza termica nominale totale di un impianto al fine di decidere in merito alla sua inclusione nell'EU ETS, si sommano le potenze termiche nominali di tutte le unità tecniche che ne fanno parte e che utilizzano combustibili all'interno dell'impianto. Tali unità possono comprendere, in particolare, tutti i tipi di caldaie, bruciatori, turbine, riscaldatori, altiforni, inceneritori, fomi vari, essiccatoi, motori, pile a combustibile, unità di «*chemical looping combustion*», torce e dispositivi post-combustione termici o catalitici. Le unità con una potenza termica nominale inferiore a 3 MW e le unità che utilizzano esclusivamente biomassa non sono prese in considerazione ai fini del calcolo. Tra le «unità che utilizzano esclusivamente biomassa» rientrano quelle che utilizzano combustibili fossili solo in fase di avvio o di arresto.

La **lettera d)**, **numeri 1-7**, introduce numerose modifiche alla **tabella dell'Allegato I**, per quanto riguarda la colonna **attività**.

Le modifiche principali riguardano:

- l'inserimento di nuove attività riguardanti, a decorrere dal 1° gennaio 2024, la combustione di combustibili in impianti per l'**incenerimento di rifiuti urbani** con una potenza termica nominale totale superiore a 20 MW, esclusivamente ai fini del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni;

- la modifica dei processi inclusi nell'attività prevista e l'inserimento di soglia in MW per la raffinazione di petrolio, ove siano in funzione unità di combustione di potenza termica nominale totale superiore a 20 MW (secondo la relazione illustrativa, l'elemento principale di novità è che nel settore della raffinazione l'attività non è più limitata alla sola raffinazione degli oli minerali, ma vi è una apertura ad altre materie di input al processo);
- la modifica della soglia da MW a t/g per le attività di:
 - essiccazione o calcinazione del gesso o produzione di pannelli di gesso e altri prodotti a base di gesso, con gesso calcinato o gesso secondario essiccato con una capacità di produzione superiore a 20 tonnellate al giorno (secondo la relazione illustrativa, prima la capacità era espressa in MW, mentre dal 2024 la soglia di capacità dell'attività è espressa in termini di produzione, e fissata in 20 tonnellate al giorno);
 - produzione di nerofumo che comporta la carbonizzazione di sostanze organiche quali oli, bitumi, residui del cracking e della distillazione con una capacità di produzione superiore a 50 tonnellate al giorno (secondo la relazione illustrativa, prima la capacità era espressa in MW, mentre dal 2024 la soglia di capacità dell'attività è espressa in termini di produzione, e fissata in 50 tonnellate al giorno);
- la modifica dell'attività in termini di processi o produzioni inclusi, per le attività di:
 - produzione di ferro o acciaio (fusione primaria o secondaria), compresa la colata continua, di capacità superiore a 2,5 tonnellate all'ora (la relazione illustrativa specifica che cambia la definizione dell'attività in quanto si estende al "ferro" mentre prima era inclusa solo la "ghisa");
 - produzione di alluminio primario o di allumina (in tale caso la relazione illustrativa specifica che l'attività è estesa alla "allumina" mentre prima era incluso solo l'alluminio primario);
- il trasporto di gas a effetto serra ai fini dello stoccaggio geologico in un sito di stoccaggio autorizzato a norma della direttiva 2009/31/CE, ad esclusione delle emissioni coperte da un'altra attività ai sensi della citata direttiva. Secondo la relazione illustrativa sono presenti due modifiche essenziali: 1) la rimozione della tipologia specifica di trasporto (prima era esclusivamente previsto il trasporto e mezzo tubazioni), e 2) prima della revisione non era specificata l'esclusione delle emissioni già coperte da altra attività della Direttiva ETS;
- l'inserimento - come evidenziato dalla relazione illustrativa - "dell'ambito di applicazione del CORSIA" e della variazione della "capacità massima dei voli effettuati (da 30.000 a 50.000 posti all'anno, *n.d.r.*) nel quadro di obblighi di servizio pubblico imposti ai sensi del regolamento (CEE) n. 2408/92 su rotte all'interno di regioni ultraperiferiche". Si fa notare in proposito che tali modifiche (recate dai numeri 5) e 6) della lettera in esame) recepiscono fedelmente quanto previsto dall'allegato alla direttiva 2023/958.

La **lettera e)** integra ulteriormente l'allegato I al d.lgs. 47/2020, inserendovi l'attività di "trasporto marittimo" e le relative emissioni.

Articoli 11-12 (Modifiche agli allegati III e IV del d.lgs. 47/2020)

L'**articolo 11** prevede un adeguamento nell'allegato III del decreto legislativo n. 47/2020 alle modifiche introdotte nell'allegato IV della direttiva 2003/87/CE. In particolare, è presente il riferimento ai criteri di sostenibilità per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva UE/2018/2001, e l'introduzione della Parte C "Controllo e comunicazione delle emissioni corrispondenti all'attività di cui all'allegato I bis", per inserire le pertinenti disposizioni relative al capo V bis.

L'**articolo 12** inserisce nell'allegato IV del decreto legislativo n. 47/2020 le modifiche introdotte nell'Allegato V della direttiva 2003/87/CE. In particolare, è introdotta la Parte C "Verifica delle emissioni prodotte dalle attività di cui all'allegato I bis", per inserire le pertinenti disposizioni relative al capo V bis.

Articoli 13-15 (Abrogazioni, disposizioni transitorie e invarianza finanziaria)

L'**articolo 13, comma 1**, prevede la soppressione a partire dal 1° gennaio 2026 dell'articolo 3, comma 1, lettera bb) e dell'articolo 24 comma 2 lettera b) e lettera c), relativi alla definizione di "impianto di produzione di elettricità" e alle correlate norme sulle assegnazioni gratuite a tali impianti. Tale disposizione è necessaria in applicazione dell'articolo 4 della direttiva (UE) 2023/959.

I **commi 2, 3, e 4** assicurano la presenza e la continuità amministrativa di un'autorità nazionale competente per l'attuazione delle disposizioni previste dal decreto e ne definiscono struttura e *governance* nelle more dell'aggiornamento dei decreti atti al suo funzionamento.

In particolare, il **comma 2** garantisce che il comitato in carica alla data di entrata in vigore del decreto in esame continui ad assolvere le sue funzioni fino alla costituzione del nuovo comitato e della sua segreteria tecnica, coprendo tutte le competenze della Sezione I del comitato da costituirsi; vengono dunque lasciate fuori dalle attribuzioni del comitato, le funzioni relative al CBAM, che rimangono in capo alla direzione competente.

I **commi 3 e 4** prevedono che il presidente, il vicepresidente e i rimanenti membri del comitato nominati negli otto mesi antecedenti all'entrata in vigore del presente decreto, costituiscano, rispettivamente, il

presidente e il vicepresidente e la Sezione 1 di cui all'articolo 4, comma 2, del d. lgs 47/2020, come modificato dal presente decreto.

L'**articolo 14** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, stabilendo che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 15** disciplina l'**entrata in vigore** del presente decreto, stabilendo che la stessa avvenga il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Lo schema di decreto legislativo in esame interviene su profili appartenenti alla materia **tutela dell'ambiente**, attribuita alla potestà legislativa esclusiva dello Stato dall'art. 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione.

Senato: Dossier n. 301

Camera: Atti del Governo n. 161

24 giugno 2024

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	✕ SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	✕ CD_ambiente

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
Am0062