

dossier

XIX Legislatura

Luglio 2024

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

Atto del Governo n. 161



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it – ✎ @SR_Bilancio

Nota di lettura n. 161



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 223

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

INDICE

PREMESSA	1
Articolo 3 (<i>Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo II – AUTORITÀ NAZIONALE COMPETENTE</i>)	2
Articolo 4 (<i>Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo III – TRASPORTO AEREO</i>).....	5
Articolo 5 (<i>Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo IV – IMPIANTI FISSI</i>)	7
Articolo 6 (<i>Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo V – DISPOSIZIONI COMUNI PER IMPIANTI FISSI E OPERATORI AEREI</i>).....	9
Articolo 7 (<i>Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Nuovi Capi V-bis e V-ter</i>).....	10
Articolo 8 (<i>Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – CAPO VI – DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI</i>).....	14
Articolo 13 (<i>Abrogazioni e disposizioni transitorie</i>)	15
Articolo 14 (<i>Clausola di invarianza finanziaria</i>)	16

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	161	
Titolo breve:	Contributo trasporto aereo a obiettivo riduzione emissioni e quote di emissione dei gas a effetto serra	
Riferimento normativo:	Articoli 1 e 12 della legge 21 febbraio 2024, n. 15	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	Camera
Commissione competente:	8 ^a (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) <i>in sede consultiva</i>	VIII Ambiente XIV Politiche dell'Unione
	4 ^a (Politiche dell'Unione europea) <i>in sede osservazioni</i>	V Bilancio e Tesoro
	5 ^a (Bilancio) <i>in sede osservazioni</i>	

PREMESSA

Il presente schema di decreto legislativo contiene disposizioni per l'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.

Il provvedimento è adottato in attuazione della legge n. 15 del 2024, recante "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023" che all'articolo 12 reca i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega.

Il provvedimento è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica.

Pertanto, non sono descritti gli articoli 1, 2, 9, 10, 11, 12 e 15.

Articolo 3

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo II – AUTORITÀ NAZIONALE COMPETENTE)

Il comma 1 modifica l'articolo 4 del decreto legislativo 47/2020 al fine di rivedere le competenze, la composizione, e la struttura dell'Autorità nazionale competente (Comitato ETS). In particolare, 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 che ha previsto il nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM);
- alle disposizioni per l'attuazione delle attività derivanti dal sistema CORSIA, concernente il trasporto aereo¹.

Il Comitato ETS viene suddiviso in due sezioni, si aumentano i membri del Comitato da 15 a 22, in ragione dei componenti della nuova Sezione 2, ai sensi del nuovo comma 2-bis, e si incrementano da 5 a 11 i membri della Segreteria tecnica, in considerazione dell'ampliamento dei compiti da svolgere, ai sensi del nuovo comma 6. Il supporto organizzativo, logistico e per l'eventuale contenzioso al Comitato e alla Segreteria tecnica è assicurato dalla direzione generale competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Tra l'altro, entro il 1° gennaio 2025, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sottoscrive con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli un protocollo d'intesa, in materia di applicazione del regolamento Ue che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere, finalizzato a orientare le azioni strategiche su obiettivi condivisi dalle parti, che corrispondono a interessi comuni.

La RT afferma che la revisione normativa risulta necessaria per allineare le competenze dell'Autorità con il campo di applicazione della direttiva EU ETS, come modificata ed integrata dalle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959, e per rafforzarne la struttura organizzativa in considerazione dell'ampliamento dei compiti da svolgere, anche in relazione alle incombenze derivanti dall'applicazione del regolamento (UE) 2023/956. Chiarisce che dall'aumento del numero dei membri del Comitato da 15 a 22, in ragione dei componenti della nuova Sezione 2, ai sensi del nuovo comma 2-bis, e della Segreteria tecnica da 5 a 11 membri, in considerazione dell'ampliamento dei compiti da svolgere, ai sensi del nuovo comma 6, non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica. Infatti, sottolinea che per i compensi attribuiti ai membri del Comitato e della Segreteria tecnica, stabiliti con il decreto di cui al comma 12, e per la copertura di eventuali attività di supporto tecnico-giuridico mediante accordi e convenzioni, sono utilizzati i proventi delle aste di CO2 nell'ambito del sistema EU ETS, la cui destinazione è disciplinata dal decreto che, all'articolo 23, comma 7, lettera n), già prevede tra le destinazioni ammissibili la copertura dei costi gestionali.

Tanto premesso, inoltre la RT:

¹ 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.

- esclude la possibilità che la disposizione generi ulteriori oneri di diversa natura rispetto a quelli sopraindicati. Infatti, il supporto logistico ed organizzativo al Comitato è prestato dalla Direzione generale competente per materia;
- in riferimento al supporto prestato dalla Direzione generale competente per materia all'eventuale contenzioso di cui alla lettera h), precisa che le attività correlate verranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- precisa che gli accordi di cooperazione con Unioncamere ed Enac, ovvero le convenzioni con GSE e Sogesid, saranno sottoscritti in continuità con quelli attualmente in essere;
- precisa che il protocollo di intesa con l'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in materia di CBAM sarà finalizzato a orientare le azioni strategiche su obiettivi condivisi dalle parti, che corrispondono a interessi comuni, senza ulteriori oneri per la finanza pubblica;
- precisa che qualsiasi ulteriore supporto fornito dalle Amministrazioni interessate dall'attuazione delle disposizioni in esame (Ministeri, Enti, Istituti di ricerca) non potrà produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto le relative attività saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Pertanto, la RT conclude affermando che dall'attuazione della presente disposizione non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Il comma 2, introducendo l'articolo 4-*bis* al decreto, istituisce una nuova Autorità nazionale competente, il Comitato ETS 2, dedicata allo svolgimento delle funzioni previste dal sistema europeo per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia, del trasporto stradale e ulteriori settori industriali non già coperti dall'attuale EU ETS. Il Comitato ETS 2 è composto da 11 membri mentre la Segreteria tecnica ETS 2 si compone di 5 membri. I compensi attribuiti ai membri del Comitato ETS 2 e della Segreteria tecnica, da stabilire con decreto, il supporto organizzativo, logistico e per l'eventuale contenzioso al Comitato ETS 2 e alla Segreteria tecnica ETS 2, assicurato dalla direzione generale competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, e la copertura delle eventuali attività di supporto tecnico-giuridico, mediante apposita convenzione con il GSE sono a valere dei proventi delle aste di CO2 nell'ambito del sistema EU ETS, così come previsto dall'articolo 23, comma 7, lettera n) del d.lgs. n. 47/2020. Il Portale ETS 2 è utilizzato dal Comitato ETS 2 per lo svolgimento delle attività di propria competenza e delle interlocuzioni con i destinatari del capo V-*bis*. A tal fine, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sottoscrive con Unioncamere accordi di cooperazione, con i quali sono definite le modalità di interconnessione con le tecnologie telematiche delle Camere di commercio. Entro il 30 aprile di ogni anno, il Comitato ETS 2 presenta al Parlamento una relazione sull'attività svolta nell'anno precedente.

La RT afferma che il Comitato ETS 2, 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.

L'ETS 2 coinvolge una quantità rilevante di operatori, c.d. soggetti regolamentati, definiti come i soggetti che, in base alla normativa fiscale vigente, debbono 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. Le attività da svolgere (ad eccezione delle assegnazioni e rilasci di quote gratuite) e il numero di pratiche da seguire sono dunque assimilabili a quelle seguite dal Comitato ETS.

Secondo la RT le previsioni circa la composizione del Comitato ETS 2 (11 membri, compresi il Presidente e il Vicepresidente) e della Segreteria tecnica ETS 2 (5 membri, compreso il coordinatore) non comportano alcun aggravio per la finanza pubblica. Infatti, per i compensi attribuiti ai membri del Comitato ETS 2 e della Segreteria tecnica, da stabilire con il decreto di cui al comma 10, per il supporto organizzativo, logistico e per l'eventuale contenzioso al Comitato ETS 2 e alla Segreteria tecnica ETS 2 assicurato dalla direzione generale competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, e per la copertura delle eventuali attività di supporto tecnico-giuridico, mediante apposita convenzione con il GSE e accordo di cooperazione con Unioncamere, sono utilizzati i proventi delle aste di CO2 nell'ambito del sistema EU ETS. L'articolo 23, comma 7, lettera n) del d.lgs. n. 47/2020, al quale fa rinvio il nuovo articolo 42-*undecies* relativo agli specifici proventi derivanti dall'ETS 2, prevede infatti tra le destinazioni ammissibili la copertura dei costi gestionali.

Tanto premesso, la RT sottolinea che la nuova Autorità istituita presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica non comporta nuovi o ulteriori oneri per la finanza pubblica, in quanto lo stesso provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Inoltre, l'attività istruttoria ai fini della stesura degli atti deliberativi di competenza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e la relativa istituzione della segreteria tecnica, l'avvalimento del GSE da parte del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per il supporto allo svolgimento dell'attività istruttoria, il portale ETS2, non comportano nuovi o ulteriori oneri per la finanza pubblica, in quanto il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente. I costi relativi al portale ETS2 saranno coperti dai proventi delle tariffe di cui al nuovo comma 2-*bis* dell'articolo 46 del d.lgs. 47/2020.

Inoltre, gli oneri per le convenzioni con GSE e ADM sono posti a carico dei proventi delle aste ai sensi dall'articolo 23, comma 7, lettera n). La RT fa presente che le convenzioni con il GSE, a differenza di quelle stipulate con la Società *in house* del MASE, non rientrano nel limite massimo di 3 milioni di euro annuo previsto dall'art. 45 D.L. 13/2023, secondo quanto chiarito dalla pertinente relazione tecnica.

Pertanto, dall'attuazione della presente disposizione non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Articolo 4

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo III – TRASPORTO AEREO)

I commi 1-2 recano modifiche formali, il comma 3 modifica l'articolo 5 del decreto legislativo n. 47 contenente l'ambito di applicazione delle disposizioni sul trasporto aereo.

Il comma 4 introduce l'articolo 5-*bis* al decreto al fine di chiarire le modalità di assegnazione delle quote agli operatori aerei, modificate dalla direttiva (UE) 2023/958. Tale direttiva ha infatti previsto che la percentuale di quote da assegnare a titolo gratuito venga ridotta a circa il 60% nel 2024, al 40% nel 2025, e venga completamente azzerata nel 2026, quando è prevista la vendita all'asta integrale delle quote. Nel periodo 2024 - 2030, è prevista tuttavia l'assegnazione di quote gratuite per i voli soggetti ad obbligo di restituzione che utilizzano carburanti sostenibili.

Il comma 5 modifica l'articolo 6 del decreto, relativo all'assegnazione di quote agli operatori aerei amministrati dall'Italia mediante vendita all'asta, introducendo una serie di modifiche minori tese a migliorare la coerenza dell'articolo con la struttura del decreto e ad aggiornare rimandi e riferimenti. In particolare, si prevede che il quantitativo di quote che l'Italia deve mettere all'asta per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2026 è ridotto in modo da corrispondere alla quantità di quote di emissioni attribuita all'Italia per il trasporto aereo dai voli ai quali non si applicano le deroghe di cui all'articolo 5, comma 4, lettere a) e b) del decreto legislativo n. 47 del 2020.

Il comma 7 introduce l'articolo 7-*bis* al decreto per disciplinare l'assegnazione delle quote gratuite per il trasporto aereo. Le quote a titolo gratuito sono assegnate agli operatori aerei inclusi nella lista degli operatori aerei amministrati dall'Italia in proporzione alle rispettive percentuali di emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per il 2023, nel rispetto della normativa unionale. Per tutto il periodo 2024 – 2030, tuttavia, gli operatori aerei potranno richiedere l'assegnazione di quote gratuite per l'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione e di altri carburanti che non derivano da combustibili fossili.

Il comma 10 introduce l'articolo 9-*bis* al decreto, finalizzato a disciplinare le modalità di attuazione in Italia del sistema CORSIA. Il CORSIA è uno schema internazionale di monitoraggio, comunicazione e compensazione delle emissioni di CO₂ derivanti dall'aviazione civile. La norma, in particolare, richiama le pertinenti disposizioni della direttiva 2003/87/CE per:

- definire l'ambito di applicazione delle norme CORSIA;
- attribuire le responsabilità del calcolo degli obblighi di compensazione annuali e finali totali all'ENAC;
- disciplinare la procedura di comunicazione di tali obblighi agli operatori aerei;
- definire le modalità di cancellazione delle unità CORSIA.

Il comma 11 integra l'articolo 10 del decreto apportando modifiche alla presentazione dei Piani di monitoraggio degli operatori aerei: in particolare, relativamente alla cadenza della presentazione del piano di monitoraggio aggiornato e relativamente ai nuovi obblighi di monitoraggio degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂.

Il comma 12 prevede una nuova partizione del Capo III per separare le disposizioni relative al settore del trasporto aereo, ora contenute nella Sezione I del decreto, da quelle relative al settore del trasporto marittimo, contenute nella Sezione II.

In particolare, si introducono sette nuovi articoli dedicati al trasporto marittimo (da 12-*bis* a 12-*octies*), che disciplinano i seguenti aspetti:

- l'ambito di applicazione e la graduale implementazione delle disposizioni per il trasporto marittimo. In particolare, l'articolo 12-*bis* prevede che l'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo si applichino: al 100% delle emissioni delle navi che effettuano tratte intra UE e delle emissioni delle navi all'interno di un porto di uno Stato membro; al 50 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte con origine o destinazione un porto di scalo al di fuori della giurisdizione

- di uno Stato membro. L'articolo 12-ter invece, prevede quote crescenti di emissioni che devono essere restituite nel 2025, 2026 e dal 2027 (rispettivamente il 40%, il 70% e il 100%);
- gli obblighi relativi al monitoraggio delle società di navigazione e le connesse attività del Comitato (articolo 12-quater): si 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 da parte del Comitato ETS delle modifiche ai Piani di monitoraggio;
 - il trasferimento dei costi dell'EU ETS dalla società di navigazione a un altro soggetto (articolo 12-quinquies). In particolare, si dispone che, nel caso in cui, in base ad un accordo contrattuale, un soggetto diverso dalla società di navigazione assuma la responsabilità finale dell'acquisto del carburante o dell'esercizio della nave, o di entrambi, sia tenuto a rimborsare alla società di navigazione i costi derivanti dalla restituzione delle quote. E' nullo ogni patto contrario;
 - le modalità di attribuzione delle società di navigazione all'Italia e designazione dell'autorità nazionale competente nella figura del Comitato ETS (articolo 12-sexies);
 - la comunicazione della cessazione di attività o fusione di una società di navigazione attribuita all'Italia (articolo 12-septies);
 - l'assegnazione delle quote di emissioni alle società di navigazione mediante vendita all'asta, applicando l'articolo 23 del decreto (articolo 12-octies).

La RT, con riferimento ai commi da 1 a 6 e 8 dell'articolo 4 afferma che dall'attuazione delle disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica. In particolare, relativamente al comma 5 la RT segnala che - in considerazione dalla necessità di attendere le decisioni degli organi competenti - la modifica dell'articolo 6 non ha provveduto ad aggiornare le disposizioni del comma 2 relative alla riassegnazione dei proventi delle aste ai Ministeri, né ad aggiornare gli usi consentiti per i proventi delle aste che, a partire dal 1° gennaio 2025, si svolgeranno congiuntamente alle aste del settore marittimo e del settore degli impianti fissi. La lista degli usi consentiti per le aste dei diversi settori è unica e riportata all'articolo 10, paragrafo 3 della direttiva 2003/87/CE (come modificata dall'articolo 1, punto 12), lettera c) della direttiva (UE) 2023/959) e recepita all'articolo 23, comma 7 del d. lgs 47/2020. L'articolo 6 prevede ancora una lista di usi propri per le aste del settore aereo; la scelta di lasciare tale lista immodificata in attesa delle decisioni dei competenti organi in merito, deriva dalla considerazione tecnica che tali finalità specifiche non sono in contrasto con le finalità generali previste dalla normativa comunitaria.

In merito ai commi 7 e da 9 a 11, la RT afferma che poiché ai sensi del comma 5 dell'articolo 46, le tariffe previste al comma 2 dello stesso articolo 46, in cui sono richiamati i costi delle attività svolte a favore degli operatori aerei in esame, devono coprire il costo effettivo dei servizi resi, dall'attuazione delle presenti disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Per quanto riguarda il comma 12 e l'introduzione degli articoli da 12-*bis* a 12-*octies* la RT afferma che tali disposizioni, ad eccezione dell'articolo 12-*septies*, non comportano alcun aggravio per la finanza pubblica; inoltre, poiché ai sensi del comma 5 dell'articolo 46, le tariffe previste al comma 2 dello stesso articolo 46, in cui sono richiamati i costi delle attività svolte a favore delle società di navigazione di cui all'articolo 12-*septies*, devono coprire il costo effettivo dei servizi resi, dall'attuazione dell'articolo 12-*septies* non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Articolo 5

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo IV – IMPIANTI FISSI)

I commi 1-6 riguardano modifiche all'ambito di applicazione e all'autorizzazione ad emettere gas serra.

Il comma 7 modifica l'articolo 23 del decreto legislativo 47/2020, relativo alla messa all'asta delle quote per i gestori di impianti, introducendo una serie di modifiche tese a migliorare la coerenza dell'articolo con la struttura del decreto e ad aggiornare rimandi e riferimenti. In particolare, non è più previsto che il GSE ponga in essere le attività finalizzate a consentire alla piattaforma d'asta di trattenere le risorse necessarie per il pagamento del sorvegliante d'asta. Viene confermata la destinazione del 50 % dei proventi al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato, precisando che si tiene conto dell'ammontare equivalente delle risorse nazionali già destinate alle misure di cui al comma 7. In riferimento agli usi consentiti per i proventi delle aste sono inserite le coperture delle 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 e le finalizzazioni rivolte alla decarbonizzazione del settore marittimo e quella volta ad affrontare eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori coperti dall'allegato I del regolamento (UE) 2023/956.

Il comma 8 modifica l'articolo 24 del decreto, relativo ai criteri generali per l'assegnazione gratuita delle quote in capo al Comitato, per recepire le modifiche introdotte all'articolo 10-*bis* della direttiva 2003/87/CE dalla direttiva (UE) 2023/959. In particolare, si prevede oltre alla revoca dell'autorizzazione anche la cessazione dell'attività tra le cause di mancata assegnazione di quote gratuite. Inoltre, si stabilisce che gli impianti ricompresi nell'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 (cd. CBAM) in generale sono esclusi dal ricevere le quote gratuite, ma, in deroga a tale principio per il periodo 2024 – 2033, continueranno a riceverle in misura annualmente decrescente. Vengono introdotti i commi da 3-*bis* a 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, in recepimento dell'articolo 1, punto 13, lettera a), punto i) della direttiva (UE) 2023/959 che modifica l'articolo 10-*bis*, paragrafo 1, della direttiva. Per lo svolgimento delle attività istruttorie il MASE può avvalersi tramite convenzioni del supporto dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA).

Il comma 9 modifica l'articolo 25, relativo alle misure nazionali di attuazione, estendendo la disposizione relativa alla comunicazione quinquennale del Comitato alla Commissione (raccolta dati) anche agli impianti che richiedono di rimanere nell'ambito di applicazione del sistema ETS ai sensi dell'articolo 26, comma 1-*bis* e 1-*ter*. Inoltre, viene inserito il riferimento anche al Portale ETS come luogo di pubblicazione dell'elenco di impianti previsto dall'articolo.

Il comma 10 modifica l'articolo 26 del decreto, relativo alla cessazione di attività di un impianto, interruzione e ripresa, al fine di consentire agli impianti che, a seguito di modifiche dei processi produttivi volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra, non raggiungono più la soglia di potenza

termica nominale superiore a 20 MW, di rimanere inclusi nel campo di applicazione del d.lgs. 47/2020 fino alla fine del periodo quinquennale in corso o anche nel periodo quinquennale successivo.

Il comma 11 modifica l'articolo 27 del decreto posticipando la data di rilascio delle quote gratuite da parte del Comitato dal 28 febbraio al 30 giugno di ciascun anno. Inoltre, viene disciplinato il caso in cui 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.

Il comma 12 modifica l'articolo 30 del decreto affidando al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica le funzioni relative al Fondo per l'innovazione, anche attraverso il *National contact point*.

Il comma 13 modifica l'articolo 31, relativo all'esclusione degli impianti di dimensioni ridotte subordinata all'adozione di misure equivalenti. In particolare:

- si stabilisce la possibilità di accedere alle quote gratuite per quegli impianti che rientrano nel sistema EU ETS. Le quote così assegnate sono detratte dal quantitativo messo all'asta dall'Italia;
- si prevede l'esenzione dagli obblighi di restituzione delle quote derivante dall'articolo 36 per la tipologia di impianti trattati da questo articolo e si statuisce l'obbligo di compensare ciascuna tonnellata di emissioni di CO2 equivalente in eccesso rispetto a quelle consentite.

Il comma 14 modifica l'articolo 32 del decreto, relativo all'esclusione facoltativa degli impianti con un livello di emissioni inferiore a 2500 tonnellate di CO2 equivalente o con funzionamento inferiore a 300 ore/anno. Per tali impianti si prevede l'esenzione dagli obblighi di restituzione delle quote derivante dall'articolo 36.

Il comma 15 modifica l'articolo 33, relativo all'analisi del profilo di rischio e ispezioni, aggiornando il testo alla prassi e abrogando le disposizioni non attinenti e superflue. In particolare, il comma 3 è abrogato poiché anche gli impianti di cui agli articoli 31 e 32 sono soggetti alle attività ispettive. Inoltre, viene inserito il GSE tra i soggetti che possono svolgere le attività ispettive.

La RT in merito ai commi da 1 a 4, 7, 9 e 12 afferma che dall'attuazione delle disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica. In particolare, per quanto riguarda il comma 12 la RT chiarisce che il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica svolge l'attività prevista con le risorse disponibili a legislazione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e 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.

Relativamente ai commi 5, 6, 8, 10, 11 e 15 la RT afferma che poiché ai sensi del comma 5 dell'articolo 46, le tariffe previste al comma 2 dello stesso articolo 46, in cui sono richiamati i costi delle attività svolte a favore dei gestori di impianti in esame, devono coprire il costo effettivo dei servizi resi, dall'attuazione delle presenti disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Con riferimento ai commi 13 e 14 la RT afferma che l'esclusione degli impianti di dimensioni ridotte non ha impatto sui proventi delle aste ad oggi prevedibili poiché già attualmente il sistema esclude tale categoria di impianti, la cui quantificazione nel tempo non è soggetta a significative variazioni. A tal proposito la RT conferma che le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 6

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Capo V – DISPOSIZIONI COMUNI PER IMPIANTI FISSI E OPERATORI AEREI)

Il comma 1 aggiorna la rubrica del capo V del decreto per estendere l'applicabilità delle disposizioni comuni anche alle società di navigazione.

Il comma 2 modifica l'articolo 34 del decreto, relativo al Sistema di registri, prevedendo al comma 4 l'estensione dell'applicabilità alla società di navigazione, conseguentemente all'ampliamento dell'ambito di applicazione della direttiva, e revisionano complessivamente il testo per renderlo maggiormente efficace e aderente alla pratica di gestione del Registro.

Il comma 3 modifica l'articolo 35 del decreto, relativo al monitoraggio e comunicazione delle emissioni, al fine di introdurre le disposizioni relative al trasporto marittimo e alcune modifiche relative al trasporto aereo. In particolare, per quanto riguarda il trasporto marittimo si prevede al comma 1-*ter* l'obbligo di monitoraggio delle emissioni a carico delle società di navigazione e al comma 2-*quater* l'obbligo di comunicazione dei dati delle emissioni aggregati a livello di società di navigazione. Con riferimento al trasporto aereo, i nuovi commi 1-*bis* e 2-*bis* regolano l'obbligo di monitoraggio e comunicazione degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂.

Il comma 4 novella l'articolo 36, relativo al trasferimento, restituzione e cancellazione di quote di emissioni, introducendo le seguenti modifiche: si sposta il limite dell'obbligo di restituzione delle quote dal 30 aprile al 30 settembre, recependo la modifica al paragrafo 3 dell'articolo 12 della direttiva 2003/87/CE; si estendono le disposizioni dell'articolo al trasporto marittimo, con le relative deroghe; si introduce l'esenzione dall'obbligo di restituzione per le emissioni catturate e utilizzate in modo tale da essere legate chimicamente in modo permanente in un prodotto.

Il comma 5 modifica l'articolo 38 del decreto, relativo all'attività di attuazione congiunta e attività di meccanismo pulito, apportando una revisione formale dei riferimenti presenti nell'articolo alle attività di attuazione congiunta e all'Accordo di Parigi.

Il comma 6 integra l'articolo 41 del decreto con il comma 1-*bis* che dispone l'obbligo di verifica della comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società di navigazione.

Il comma 7 modifica l'articolo 42 del decreto in materia di sanzioni rivedendo il sistema sanzionatorio nei nuovi settori. Le modifiche introdotte riguardano soprattutto la necessità di estendere il sistema sanzionatorio alle società di navigazione incluse nell'EU ETS, la previsione di una nuova sanzione in caso di mancata restituzione delle quote rilasciate in eccesso, e l'aggiornamento di alcune previsioni per rendere il testo e di conseguenza l'applicabilità di quanto previsto maggiormente efficace.

Con riferimento all'estensione del trasporto marittimo, le sanzioni riguardano:

- la mancata presentazione del Piano di monitoraggio (comma 6 e 8-*bis*);
- la mancata presentazione del Piano di monitoraggio modificato; tale nuova disposizione si applica anche ai gestori di impianti e agli operatori aerei (comma 9-*bis*);
- la mancata comunicazione delle emissioni (comma 12-*bis*);
- la mancata restituzione delle quote (comma 14);
- l'obbligo di restituzione delle quote delle quote non restituite per cui si è applicata la sanzione dei cui al comma 14; tale nuova disposizione si applica anche ai gestori di impianti e agli operatori aerei (articolo 14-*bis*);
- la pubblicazione del nome di chi ha violato l'obbligo di restituzione (comma 15);
- la mancata trasmissione delle comunicazioni o informazioni richieste dal Comitato necessarie alla conclusione delle istruttorie (comma 19).

Inoltre, viene introdotta la nuova sanzione di cui al comma 22-*bis* nei confronti del gestore per la mancata resa delle quote ricevute in eccesso.

Si stabilisce che i proventi derivanti dalle sanzioni di nuova istituzione sono assegnati al MASE, destinati al miglioramento delle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché

alla verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nel Sistema europeo per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra.

Il comma 8 inserisce al decreto l'articolo 42-*bis*, relativo all'espulsione, rifiuto di accesso nei porti e diniego delle spedizioni. L'attività di vigilanza e di accertamento è svolta dall'autorità marittima territorialmente competente i cui provvedimenti saranno disciplinati con successivo decreto ministeriale.

La RT, in merito ai commi 1, 4, 5, 7 e 8 afferma che dalle disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica. In particolare, con riferimento al comma 7 la RT evidenzia che a seguito della estensione della disciplina a nuovi settori, nonché degli ulteriori obblighi posti a carico degli operatori e dei gestori già inclusi, si prevede un significativo incremento degli adempimenti a carico del MASE, poiché il Ministero svolge attività istruttoria preliminare a supporto del Comitato ETS, anche nell'ambito dei procedimenti sanzionatori.

Le sanzioni introdotte, peraltro, costituiranno un sistema nuovo, non essendo già previsto dalla legislazione vigente un apparato sanzionatorio per i casi di violazione dei nuovi obblighi stabiliti dalle direttive in questione.

La RT rappresenta che in ogni caso il sistema sanzionatorio così descritto non comporterà alcun aggravio per la finanza pubblica, poiché alle attività del MASE potranno essere destinati esclusivamente i proventi delle sanzioni di nuova istituzione, in particolare le nuove sanzioni irrogate per le violazioni riguardanti l'attività del trasporto marittimo sopra elencate. I proventi derivanti dalle sanzioni saranno versati ad apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato ai fini della loro successiva riassegnazione sui capitoli di bilancio del MASE. Pertanto, per la RT dalla disposizione non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Per quanto riguarda il comma 8 la RT afferma che l'attività di vigilanza e di accertamento, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 25 luglio 2019, n. 83, rientra tra le competenze dell'autorità marittima territorialmente competente. Le attività di cui al presente articolo 42-*bis*, rientrando nelle ordinarie attività di vigilanza dell'Autorità marittima competente, sono svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente. Pertanto, per la RT dalla disposizione non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Relativamente ai commi 2, 3 e 6 la RT afferma che poiché ai sensi del comma 5 dell'articolo 46, le tariffe previste al comma 2 dello stesso articolo 46, in cui sono richiamati i costi delle attività svolte a favore delle società di navigazione e degli operatori aerei considerati dalle presenti norme, devono coprire il costo effettivo dei servizi resi, dall'attuazione delle presenti disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Articolo 7

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Nuovi Capi V-bis e V-ter)

L'articolo 7 introduce i nuovi capi V-*bis* e V-*ter* al decreto, inerenti, rispettivamente, il funzionamento del nuovo sistema ETS 2 (sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori degli

edifici e del trasporto stradale e ulteriori settori) e il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere.

Per quanto riguarda il Capo V-bis, l'articolo 42-ter dispone l'ambito di applicazione.

Gli articoli dal 42-quater al 42-decies, regolano le modalità con cui i soggetti regolamentati devono gestire l'ingresso e l'uscita dal sistema ETS 2. In particolare, gli articoli da 42-quater a 42-septies, disciplinano le modalità di richiesta, modifica, rilascio e il contenuto dell'autorizzazione ad emettere gas ad effetto serra rilasciata dal Comitato ETS 2 nei settori dell'ambito di applicazione. 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.

Gli articoli 42-octies e 42-decies regolano rispettivamente la revoca dell'autorizzazione ad emettere e le modalità di comunicazione della cessazione delle attività.

L'articolo 42-novies regola le disposizioni relative al Piano di monitoraggio da inviare al Comitato ETS 2 e alle sue eventuali modifiche. Il Comitato ETS 2 verifica e approva il Piano di monitoraggio ovvero le sue modifiche entro 90 giorni dalla ricezione dell'istanza da parte del soggetto regolamentato. Detto termine è sospeso nel caso di richiesta da parte del Comitato ETS 2 di ulteriori integrazioni e fino al ricevimento delle stesse da presentarsi entro e non oltre il termine di trenta giorni.

L'articolo 42-undecies dispone in merito alla vendita all'asta delle quote ETS 2. In particolare, i commi 1 e 2 indicano la messa all'asta totale delle quote a decorrere dal 2027, distinguendo questa tipologia di quote da quelle di cui al capo III e IV. Il comma 3 regola il ruolo del GSE come responsabile per il collocamento delle quote. Secondo il comma 4, il GSE trasferisce i proventi delle aste di quote di emissione di cui al presente capo e i relativi interessi maturati su un apposito conto acceso presso la Tesoreria dello Stato, intestato al Dipartimento del tesoro. Detti proventi sono successivamente versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati, fatto salvo quanto previsto dal comma 6, ad appositi capitoli per spese di investimento e di funzionamento degli stati di previsione interessati, con vincolo di destinazione in quanto derivante da obblighi unionali, ai sensi e per gli effetti della direttiva 2003/87/CE. Alla ripartizione delle risorse si provvede, previa verifica dei proventi derivanti dalla messa all'asta delle quote, con decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze da emanarsi entro il 31 maggio dell'anno successivo a quello di effettuazione delle aste. L'uso dei proventi delle aste di cui al comma 1, al netto dei proventi definiti come "risorse proprie" ai sensi dell'articolo 311 del TFUE, terzo paragrafo, e ascritti al bilancio dell'Unione, è assegnato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (comma 5). Il comma 6 prevede un'apposita convenzione fra il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento del tesoro e il GSE per definire le attività che lo stesso GSE sostiene in qualità di responsabile del collocamento, ivi compresa la gestione del conto di cui al presente articolo. Il comma 7 dispone l'obbligo di utilizzare tali proventi verso le medesime finalità previste dall'articolo 23, comma 7, e ad ulteriori finalità legate specificamente al funzionamento e agli effetti dell'ETS 2 come la decarbonizzazione degli edifici e del trasporto, il sostegno finanziario alle famiglie a medio e basso reddito, l'integrazione delle risorse del Fondo Sociale per il Clima (regolamento (UE) 2023/955) e le compensazioni per i soggetti che potrebbero subire una doppia imposizione a causa dell'EU ETS e dell'ETS 2.

L'articolo 42-duodecies disciplina le modalità di trasferimento, restituzione e cancellazione delle quote di emissioni nel nuovo ETS 2, affidandone i relativi compiti al Comitato ETS 2. In particolare, al comma 2, si introduce l'obbligo di restituzione delle quote entro il 31 maggio di ciascun anno a partire dal 2028.

L'articolo 42-ter-decies è relativo al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni. In particolare, si introduce l'obbligo di monitoraggio a decorrere dal 2025, l'obbligo di monitoraggio storico semplificato per le emissioni occorse nel 2024, le scadenze per la comunicazione delle emissioni, prevista per il 30 aprile di ciascun anno a partire dal 2025, la scadenza, 30 aprile, per la comunicazione

relativa alla quota media dei costi ai consumatori finali, dal 2028 al 2030. Tra l'altro, il comma 4 prevede che in caso di mancata comunicazione o iscrizione, di comunicazione incompleta ovvero qualora il Comitato ETS 2 accerti che le emissioni comunicate non sono state monitorate conformemente alle disposizioni sul monitoraggio e sulla comunicazione delle emissioni, lo stesso Comitato ETS 2, previo sollecito nei confronti del soggetto regolamentato ad effettuare una valutazione delle emissioni rilasciate, in caso di esito negativo, procede ad effettuare una stima conservativa delle emissioni di ciascun anno. Il comma 8 prevede la possibilità per il Comitato ETS 2 di concedere procedure di monitoraggio semplificate in caso di piccoli emettitori.

L'articolo 42-*quater-decies* inerisce le disposizioni relative alla verifica delle emissioni. Il comma 3 prevede che il Comitato ETS 2 provvede affinché il soggetto regolamentato, la cui comunicazione non sia stata riconosciuta conforme, non possa trasferire altre quote di emissioni fino al momento in cui la comunicazione non sia riconosciuta come conforme.

L'articolo 42 *quindecies* statuisce l'applicabilità di numerosi articoli del decreto già esistenti al nuovo ETS 2. In particolare, l'articolo 34 (Sistema di registri), l'articolo 40 (Validità delle quote), l'articolo 43 (Comunicazione di informazioni, tutela del segreto industriale e, accesso all'informazione e previsione flussi informativi fra istituzioni ed enti ai fini del corretto funzionamento del sistema di *emission trading*) e l'articolo 44 (Relazione alla Commissione europea).

L'articolo 42 *sexdecies* reca a partire dal 2027, la possibilità di estendere unilateralmente le attività di cui all'allegato I-*bis*, applicando il nuovo ETS 2 a nuovi settori non previsti dalla direttiva.

L'articolo 42-*septiesdecies* 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-*octies-decies* 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 al miglioramento delle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché alla verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nel Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra.

L'articolo 42-*novies-decies* introduce obblighi di monitoraggio dei soggetti regolamentati al fine di evitare doppi conteggi. Inoltre, si impegna il Comitato ETS 2 a rendere disponibili sul Portale ETS 2 le pertinenti informazioni previste dall'articolo 75 *tervicies* del Regolamento 2018/2066/UE, e si prevede una compensazione finanziaria in caso di doppio conteggio o impossibilità di restituzione, a cui destinare parte dei proventi delle aste del nuovo ETS 2, ai sensi della lettera d) del comma 7 dell'articolo 42-*undecies*. Inoltre, in tali casi, si prevede la possibilità di avvalersi del GSE tramite apposita convenzione alla cui copertura si provvede sempre tramite l'articolo 42-*undecies*, comma 7, lettera d). Infine, si prevede la possibilità di estendere le misure di compensazione anche agli ospedali che non rientrano tra gli impianti di cui al capo IV.

Il capo V-*ter* introduce l'articolo 42-*vicies* che reca disposizioni sanzionatorie legate alle violazioni di obblighi disposti dal regolamento (UE) 2023/956, (c.d. regolamento CBAM). Il Comitato ETS è l'autorità competente ad effettuare i controlli sull'osservanza delle norme, l'accertamento delle relative violazioni, l'irrogazione delle sanzioni e l'emissione dell'ordinanza-ingiunzione. I proventi di dette sanzioni sono assegnati al MASE per il miglioramento delle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché alla verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nel Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra.

La RT effettua una quantificazione dei proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote del nuovo sistema ETS2. La stima prende a base i seguenti elementi:

le tonnellate di CO2 equivalente rientranti nell'ambito di applicazione dell'ETS2 nel 2021, pari a circa 175 milioni di ton CO2eq;

il prezzo medio valutato rispetto al valore delle quote previsto dall'articolo 30-*nonies* della direttiva 2003/87/CE, ovvero pari a 22,5 euro.

Si arriva a stimare un importo potenziale annuale pari 3.937.500.000,00 €, prodotti dall'Italia.

La RT poi fornisce una definizione di "soggetto regolamentato", prevedendo una delle seguenti categorie:

- se il combustibile passa attraverso un deposito fiscale, i soggetti che ne effettuano l'immissione in consumo, debitori dell'accisa divenuta esigibile a norma dell'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504;
- se il punto precedente non è applicabile, la persona di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, debitrice dell'accisa divenuta esigibile a norma dell'articolo 26, comma 1, del medesimo decreto legislativo;
- se i punti precedenti non sono applicabili, la persona registrata presso il competente Ufficio dell'Agenzia delle dogane, debitrice dell'accisa a norma dell'articolo 21, comma 6, del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, anche nel caso in cui vi siano altri soggetti autorizzati a sostituirle;
- se i precedenti punti precedenti non sono applicabili, qualsiasi altra persona designata dall'Autorità nazionale competente.

La RT, in merito agli articoli 42-*ter*, 42-*undecies*, 42-*terdecies*, 42-*sexdecies*, 42-*septiesdecies*, 42-*octiesdecies*, 42-*vicies*, afferma che le disposizioni non comportano alcun aggravio per la finanza pubblica. In particolare, relativamente all'articolo 42-*undecies* la RT afferma che l'apposita convenzione del GSE con il Ministero dell'economia e delle finanze non comporta alcun aggravio per la finanza pubblica in quanto la copertura dei costi deriva dai proventi delle aste e il suo controvalore viene sottratto preliminarmente alla riassegnazione ad appositi capitoli per spese di investimento degli stati di previsione interessati, ai sensi del comma 4.

In riferimento al sistema sanzionatorio introdotto agli articoli 42-*octiesdecies* e 42-*vicies*, la RT afferma che gli eventuali proventi derivanti dalle sanzioni amministrative sono assegnati al MASE e concorrono al perseguimento delle attività di cui al presente articolo.

Le sanzioni che saranno introdotte, peraltro, costituiranno un sistema nuovo, che non presenta carattere ricognitivo di preesistenti sanzioni, non essendo già previsto dalla legislazione vigente un apparato sanzionatorio per i casi di violazione dei nuovi obblighi stabiliti dalla direttiva in questione.

Inoltre, in riferimento alle sanzioni introdotte dall'articolo 42-*vicies* la RT ribadisce quanto già affermato in relazione all'articolo 42 sempre del decreto che, a seguito della estensione della disciplina a nuovi settori, si prevede un significativo incremento degli adempimenti a carico del MASE, poiché il Ministero svolge attività istruttoria

preliminare a supporto del Comitato ETS, anche nell'ambito dei procedimenti sanzionatori.

Relativamente agli articoli da 42-*quater* a 42-*decies*, da 42-*terdecies* a 42-*quindecies* e 42-*noviesdecies*, la RT afferma che poiché ai sensi del comma 5 dell'articolo 46, le tariffe previste al comma 2-*bis* dello stesso articolo 46, in cui sono richiamati i costi delle attività svolte a favore dei soggetti regolamentati di cui agli articoli in esame, devono coprire il costo effettivo dei servizi resi, dall'attuazione delle presenti disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica.

Articolo 8

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – CAPO VI – DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI)

Il comma 1 modifica l'articolo 43 del decreto prevedendo, in particolare, le modalità di trasmissione alla Commissione dei dati aggregati relativi alle emissioni delle attività del trasporto aereo e la disciplina della 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. Inoltre, si prevede la pubblicazione di informazioni relative agli impianti che rientrano nel regime dei piccoli o molto piccoli emettitori. Infine, si prevede la collaborazione con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) nell'individuazione dei soggetti regolamentati in quanto pagatori di accisa.

Il comma 2 introduce gli articoli 43-*bis* e 43-*ter* al decreto. L'articolo 43-*bis* attribuisce al MASE il compito di garantire la visibilità delle fonti di finanziamento delle azioni o dei progetti finanziati con i proventi delle aste dell'EU ETS, di cui all'articolo 6, all'articolo 23 e all'articolo 42-*undecies*.

L'articolo 43-*ter*, invece, recepisce l'articolo 1, punto 18 della direttiva (UE) 2023/959, che statuisce a decorrere dal 1° gennaio 2025 l'obbligo di utilizzare i proventi delle aste delle quote di emissione in conformità al principio del “non arrecare danno ambientale significativo”.

Il comma 4 modifica l'articolo 46 relativo alle disposizioni finanziarie per aggiornare 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. In particolare, viene modificato il comma 2 al fine di estenderne l'applicazione anche alle società di navigazione. Inoltre, sono stati aggiornati i riferimenti relativi al trasporto aereo.

Il comma 2-*bis* dell'articolo 46 prevede tariffe a carico dei soggetti regolamentati a copertura dei servizi derivanti da quanto previsto nel decreto rispetto al nuovo sistema ETS 2.

I commi 2-*ter* e 2-*quater* dell'articolo 46, prevedono una tariffa annua *una tantum*, il cui importo varia da 400 a 600 euro a seconda delle attività svolte, 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 Regime tariffario in EU ETS (*European Emissions Trading System*). La tariffa è versata entro il 31 dicembre dell'anno in cui è stato aperto il conto nel Registro dell'Unione, e tra il 1° e il 31 maggio di ciascun anno successivo a quello di apertura del conto.

La modifica al comma 3 dell'articolo 46 destina al MASE gli introiti tariffari derivanti dai nuovi commi 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater*.

Il comma 4 dell'articolo 46 è soppresso in quanto contenente disposizioni da applicarsi nelle more della definizione dell'ormai applicato decreto 6 dicembre 2021 Regime tariffario in EU ETS (*European Emissions Trading System*).

Il comma 5 dell'articolo 46 stabilisce che le tariffe devono coprire il costo effettivo dei servizi resi. Le tariffe sono predeterminate e pubbliche e sono aggiornate, almeno ogni tre anni, con il medesimo criterio della copertura del costo effettivo del servizio.

Il comma 6 dell'articolo 46 definisce la riassegnazione e gli usi delle risorse economiche derivanti dal rispetto delle misure equivalenti di cui all'articolo 31, comma 7. Pertanto, il MASE 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 dell'articolo 46 afferma il criterio per cui il pagamento dei costi relativi ai servizi resi deve essere effettuato prima dell'inizio delle attività istruttorie.

Il comma 5 modifica l'articolo 47 del decreto aggiornando le disposizioni transitorie e abrogazioni alle modifiche introdotte dalle revisioni alla direttiva 2003/87/CE.

La RT afferma che dalle disposizioni non deriva alcun aggravio per la finanza pubblica. In particolare, con riferimento al comma 1 sottolinea che il coinvolgimento di ADM risulta giustificato da *expertise* specifica e dalla mole di informazioni in possesso all'Agenzia legate all'identificazione dei soggetti pagatori di accisa e, di conseguenza, agli usi finali dei combustibili. Per tali ragioni, inoltre, l'ADM è coinvolta direttamente nell'organizzazione del Comitato ETS 2 e nei gruppi esperti della Commissione europea dedicati a questo nuovo sistema. La copertura dei costi di tale collaborazione con l'ADM ai sensi del comma 6 è garantita dai proventi delle aste di CO2 nell'ambito del sistema EU ETS, la cui destinazione è disciplinata dal d.lgs 47/2020 che, all'articolo 23, comma 7, lettera n), già prevede tra le destinazioni ammissibili la copertura dei costi gestionali.

In merito al comma 4, la RT evidenzia che le disposizioni sono state novellate in linea con il principio per cui le tariffe siano sufficienti a coprire interamente i servizi resi in forza degli articoli individuati, in linea con quanto previsto dal comma 1 dello stesso articolo 46, che recita: "Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica." In particolare, con riferimento ai nuovi commi *2-ter* e *2-quater* che prevedono una tariffa annua *una tantum* per i servizi citati ai commi 2 e *2-bis*, la RT specifica che questi commi sono propedeutici al fine di rispettare 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.

Articolo 13

(Abrogazioni e disposizioni transitorie)

Il comma 1 prevede la soppressione a partire dal 1° gennaio 2026 dell'articolo 3, comma 1, lettera bb) e dell'articolo 24 comma 2 lettere b) e c), relativi alla definizione di "impianto di produzione di elettricità" e alle correlate norme sulle assegnazioni gratuite a tali impianti.

Il comma 2 stabilisce 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 mentre sono 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 del Comitato e la Sezione I di cui all'articolo 4, comma 2, del d. lgs 47/2020, come modificato dal presente decreto.

La RT afferma che dalla disposizione non deriva alcun aggravio alla finanza pubblica.

Articolo 14 **(Clausola di invarianza finanziaria)**

La norma introduce una 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.

La RT ribadisce il contenuto della norma.

Inoltre, nella premessa la RT afferma che in linea con la disposizione prevista all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo in argomento le innovazioni introdotte al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, per adeguare l'ordinamento interno al nuovo quadro giuridico europeo e adattare l'impianto amministrativo in essere alle nuove e molteplici esigenze di regolazione, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Tale previsione continua ad essere assicurata dai proventi delle aste delle quote di emissioni su cui gravano le spese di funzionamento e gestione del sistema oltre che dall'indotto proveniente dalle tariffe a carico dei gestori di impianti fissi, degli operatori aerei, delle società di navigazione e dei soggetti regolamentati, coinvolti dal sistema, quando implementate.

Al riguardo, con riferimento alle modifiche all'articolo 4 del d.lgs. n. 47/2020, previste dall'articolo 3 dello schema in esame, si evidenzia che il numero dei componenti del Comitato per effetto delle novelle aumenta dagli attuali 15 a 22 membri, mentre la Segreteria tecnica passa dagli attuali 5 a 11 membri. Ai sensi del successivo articolo 23, comma 7, lettera n), del presente schema si pongono a carico dei proventi delle aste di CO₂ i compensi per i nuovi componenti del Comitato ETS e della sua segreteria tecnica, oltre al finanziamento delle altre tipologie di spesa già previste a legislazione vigente e l'aggiornamento delle convenzioni che saranno sottoscritte con Unioncamere, Enac, GSE, Sogesid, ISPRA e Agenzia delle dogane e dei monopoli (rispetto al testo vigente l'unica aggiunta è quella dell'Agenzia delle dogane).

Andrebbero quindi illustrati singolarmente gli effetti finanziari determinati dalle disposizioni in esame e il procedimento di quantificazione, anche fornendo dati sui compensi già corrisposti² e sulle convenzioni già vigenti e indicando per queste ultime se si prevedono aumenti in ragione dell'incremento di attività.

² I costi dei compensi, comprensivi dei gettoni di presenza dei componenti del Comitato ETS e della segreteria tecnica, e i rimborsi per le spese di missione per i soli componenti del Comitato ETS dovrebbero essere pari a 280 mila euro, secondo quanto previsto dal D.M. 23/03/2022 (come modificato dal D.M. 8 aprile 2024, pubblicato nella Gazz. Uff. 27 maggio 2024, n. 122), in particolare alla tabella 3. Nella relazione al Rendiconto generale dello Stato dell'anno 2022 la Corte dei conti indicava per il Comitato ETS, oltre ai costi per compensi (pari nel 2022 a 287 mila euro), anche costi connessi pari a poco più di 1 milione di euro. I costi connessi riguarderebbero costi di missione dei componenti, costi di funzionamento (supporto tecnico, segreteria, ecc.)

Inoltre, posto che il comma 9 dell'articolo 4, come modificato dallo schema in esame, prevede che per le attività inerenti al sistema aereo (CORSIA) il Comitato ETS si avvalga del supporto fornito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, andrebbe garantito che il Ministero suddetto possa svolgere tale nuovo compito avvalendosi delle sole risorse disponibili a legislazione vigente.

In relazione al nuovo articolo 4-*bis*, inserito nel d.lgs. n. 47/2020 dallo schema in esame, pure se i costi derivanti dall'istituzione del Comitato ETS 2 saranno coperti con i proventi delle aste di CO₂, questi andrebbero comunque quantificati, illustrando il procedimento utilizzato a tal fine.

Inoltre, posto che la competente direzione generale del Ministero dell'ambiente dovrà d'ora innanzi assicurare supporto organizzativo, logistico e per l'eventuale contenzioso alle nuove due sezioni del Comitato ETS e al nuovo Comitato ETS 2, andrebbero forniti dati specifici sulle risorse disponibili nella direzione generale competente e assicurato che siano sufficienti a fare fronte ad un prevedibile aumento di attività³.

Anche in relazione al nuovo portale ETS 2, pure se i relativi costi saranno coperti tramite tariffe, andrebbero illustrati i relativi costi di sviluppo e quelli permanenti di gestione e manutenzione. Inoltre, andrebbe assicurato l'allineamento temporale tra le entrate da tariffe e i costi, che presumibilmente saranno più alti all'inizio per la necessità di realizzare il nuovo portale.

Il comma 10 del nuovo articolo 4-*bis* prevede che anche il Comitato ETS 2, analogamente a quanto già previsto per il Comitato ETS, debba presentare annualmente una relazione al Parlamento sull'attività svolta nell'anno precedente. A tale proposito, merita di essere segnalato che finora il Comitato ETS ha presentato al Parlamento la prevista relazione annuale soltanto una volta⁴, per cui andrebbero fornite rassicurazioni che i due Comitati dispongano di risorse sufficienti per assolvere a tale obbligo informativo.

Con riferimento all'articolo 6 del d.lgs. n. 47/2020, come modificato dall'articolo 4, comma 5, dello schema, considerato che il quantitativo di quote che l'Italia deve mettere all'asta per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2026 è ridotto in modo da corrispondere alla quantità di quote di emissioni attribuita all'Italia per il trasporto aereo dai voli ai quali non si applicano le deroghe di cui all'articolo 5, comma 4, lettere a) e b), del d.lgs. n. 47/2020, e, contestualmente, non si è proceduto alla riassegnazione dei

e, più in generale, ogni altra tipologia di costi ricollegabile all'organo collegiale. Cfr. Corte dei Conti, Relazione sul Rendiconto generale dello Stato 2022, volume II, tomo II, p.18.

³ Nel bilancio 2024 risultano presso il Ministero dell'ambiente, nel programma 5.2 Promozione dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e regolamentazione del mercato energetico, all'azione "Interventi per il contrasto ai cambiamenti climatici", il cap. 2030 recante spese per attività di funzionamento connesse al sistema EU-ETS, con una dotazione pari a 14 mila euro per ciascun anno del triennio, e il cap. 8414 recante spese relative al sistema informatico per la gestione delle attività inerenti il sistema EU-ETS, con 847 mila euro nel 2024 e 485 mila euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026. Nella nota integrativa risulta competente per l'azione citata il Dipartimento energia; le spese di personale per l'azione sono pari a 719 mila euro nel 2024, 732 mila euro nel 2025 e 742 mila euro nel 2026.

⁴ Cfr. [Doc.CCLVI, n. 1](#) della XVIII legislatura, Relazione sull'attività svolta dal comitato nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del protocollo di Kyoto (anni 2017 e 2018).

proventi delle aste, né sono cambiate le finalizzazioni previste a legislazione vigente cui devono essere destinati tali proventi, andrebbe chiarito se sono previsti minori introiti e conseguentemente interventi di rimodulazione al ribasso delle spese per le finalità già previste a legislazione vigente e l'assenza di pregiudizi per interventi già avviati. Più in generale, sarebbe utile chiarire gli effetti che tale previsione potrebbe determinare in termini finanziari.

In relazione alla riduzione progressiva delle assegnazioni gratuite di quote ETS nel trasporto aereo fino al loro azzeramento nel 2026, merita di essere approfondita l'osservazione espressa dalla Regione Sardegna nel parere reso dalla Conferenza permanente Stato-regioni sullo schema in esame, secondo cui "ciò determinerà un inevitabile incremento del livello tariffario del trasporto aereo e che essendo i servizi in questione soggetti ad OSP (Oneri di Servizio Pubblico) e compensazione finanziaria a valere del bilancio regionale, le dinamiche sopradette determineranno inevitabili e logiche conseguenze non solo per gli utenti finali ma anche per lo stesso bilancio regionale". Analoghe considerazioni valgono per il trasporto marittimo, qualora fosse incluso il servizio di linea di trasporto tra Sardegna e Corsica e tra Sardegna e isole minori in quanto assoggettati ad oneri di servizio pubblico. Si ricorda che ai sensi dell'articolo 19 della legge di contabilità le leggi e i provvedimenti che comportano oneri, anche sotto forma di minori entrate, a carico dei bilanci delle amministrazioni pubbliche devono contenere la previsione dell'onere stesso e l'indicazione della copertura finanziaria riferita ai relativi bilanci, annuali e pluriennali.

Relativamente alle attività svolte dagli enti pubblici coinvolti nelle procedure e nelle attività amministrative per regolare le quote di emissione nei settori del trasporto aereo e marittimo, considerati i chiarimenti forniti dalla RT che evidenzia l'assoggettamento dei costi delle attività svolte in favore dei beneficiari a tariffa, con integrale copertura dei costi effettivi dei servizi resi, andrebbero singolarmente indicati i relativi oneri e il procedimento di quantificazione.

In relazione all'articolo 23, comma 7, del d.lgs. n. 47/2020, come modificato dall'articolo 5, comma 7, dello schema, si osserva che rispetto alla normativa vigente riferita al riparto delle risorse derivanti dai proventi delle aste sono state inserite nuove finalizzazioni. Posto che si tratta di un ampliamento delle possibilità di spesa rimesse in ogni caso alla discrezionalità delle amministrazioni interessate, non vi sono osservazioni, non rilevandosi pregiudizi potenziali per gli interventi già programmati per le finalità preesistenti.

Circa l'assenza di impatti sui proventi delle aste derivanti dall'esclusione degli impianti di dimensioni ridotte, pur se la RT afferma l'assenza di effetti finanziari negativi ad oggi prevedibili, andrebbero fornite maggiori informazioni circa l'incidenza di tali esclusioni in termini di proventi dalle aste e se a legislazione vigente risulta già esclusa qualsiasi restituzione delle quote ai sensi dell'articolo 36 del decreto.

In merito all'articolo 5, comma 12, dello schema e all'affidamento al MASE delle funzioni relative al Fondo per l'innovazione, anche attraverso il *National contact point*, al fine di escludere oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, posto che la RT

riferisce che la struttura è già operativa e gli oneri derivanti dallo svolgimento della sua attività sono già assorbiti nell'ambito della convenzione in essere con Sogesid, non ci sono osservazioni.

In relazione all'incremento degli adempimenti a carico del MASE per l'introduzione di un nuovo sistema sanzionatorio, di cui all'articolo 42 del d.lgs. n. 47/2020, come modificato dall'articolo 6, comma 7, dello schema, si osserva che il comma 25 dell'articolo 42 dello schema di decreto destina i proventi delle nuove sanzioni al MASE per il miglioramento delle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché per la verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nel Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra. Sul medesimo punto la RT afferma che i citati nuovi proventi saranno destinati alle attività del MASE senza chiarire se tali proventi finanzieranno le predette attività a titolo di concorso, come invece specificato ai commi 14 dell'articolo 42-*octiesdecies* e 7 dell'articolo 42-*vicies* del decreto. Ciò premesso, andrebbe chiarito se i nuovi proventi da sanzione partecipano, solo nel caso in cui siano effettivamente realizzati, al finanziamento dei nuovi adempimenti in capo al MASE e che dunque lo svolgimento di tali attività non dipende dalle eventuali entrate discendenti da tali sanzioni, essendo le attività logicamente antecedenti l'incasso delle sanzioni.

Con riferimento al nuovo articolo 42-*bis* del d.lgs. n. 47/2020, inserito dall'articolo 6, comma 8, dello schema, in relazione alla previsione che l'autorità marittima territorialmente competente possa adempiere le attività ivi previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, al fine di valutare la sostenibilità di tali attività da parte dell'autorità senza aggravio di risorse andrebbero forniti maggiori elementi di chiarimento circa la disponibilità delle risorse necessarie per le nuove attività e l'assenza di qualsiasi pregiudizio per le altre attività ordinariamente svolte dalle predette autorità.

Relativamente alla quantificazione dei proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote del nuovo sistema ETS2, di cui al nuovo Capo V-*bis* del d.lgs. n. 47/2020, pur se tali entrate non risultano scontate nei saldi di finanza pubblica, punto sul quale andrebbe acquisita una conferma, si osserva che esse sono versate all'entrata del bilancio dello Stato (come previsto dal nuovo articolo 42-*undecies*, comma 4, del d.lgs. 47/2020) per essere riassegnate ad appositi capitoli di spesa, pertanto l'accuratezza della quantificazione appare rilevante. In tal senso, si osserva che la quantificazione esposta dalla RT risulta basata su un solo anno, l'anno 2021. A tal fine sarebbe opportuno fornire ulteriori informazioni circa l'andamento annuale delle tonnellate di CO2 equivalente rientranti nell'ambito di applicazione dell'ETS2, in modo da avere un ulteriore elemento di valutazione connesso alla variabilità nel tempo. Inoltre, andrebbero forniti chiarimenti circa le modalità con cui è stato determinato il prezzo medio di 22,5 euro che la RT riferisce valutato rispetto al valore delle quote previsto dall'articolo 30-*nonies* della direttiva 2003/87/CE. A tale proposito, si osserva che la norma citata stabilisce le misure da applicare in caso di aumento eccessivo dei prezzi, prevedendo tra l'altro l'utilizzo delle quote della riserva stabilizzatrice nel caso di prezzo più alto di 45 euro per due

mesi consecutivi. Si può quindi dedurre che nello stabilire il prezzo medio la RT abbia escluso rialzi troppo repentini del prezzo e tenuto conto della soglia di 45 euro citata, tuttavia non sono forniti ulteriori elementi circa le ipotesi e i dati alla base della stima.

In merito all'incremento degli adempimenti a carico del MASE, si osserva che i commi 14 dell'articolo 42-*octiesdecies* e 7 dell'articolo 42-*vicies* del d.lgs. n. 47/2020 assegnano i proventi delle nuove sanzioni al MASE al fine di destinarli al miglioramento delle attività istruttorie, di vigilanza, di prevenzione e di monitoraggio nonché alla verifica del rispetto delle condizioni previste dai procedimenti rientranti nel Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra. Sul medesimo punto la RT afferma che i citati nuovi proventi saranno destinati, a titolo di concorso, alle attività del MASE. Ciò premesso, andrebbe chiarito se i nuovi proventi da sanzione partecipano, solo nel caso in cui siano effettivamente realizzati, al finanziamento dei nuovi adempimenti in capo al MASE e che dunque lo svolgimento di tali attività non dipende dalle eventuali entrate discendenti da tali sanzioni.

Infine, in merito alla convenzione tra il Ministero dell'economia e delle finanze e il GSE, prevista dall'articolo 42-*undecies*, comma 6, del d.lgs. n. 47/2020, introdotto dall'articolo 7 dello schema, con copertura del relativo costo a valere sui proventi delle aste, andrebbe fornita una stima dell'onere della convenzione, mentre in relazione ai proventi delle aste andrebbe evidenziata la disponibilità delle risorse in parola per i fini di copertura degli oneri discendenti dalla convenzione.

In relazione agli accordi di cooperazione tra il Ministero dell'ambiente e l'Agenzia delle dogane, previsti dall'articolo 43, comma 6, del d.lgs. n. 47/2020, come modificato dall'articolo 8, comma 1, dello schema, atteso che la copertura dei costi di collaborazione con l'ADM è garantita dai proventi delle aste di CO₂ nell'ambito del sistema EU ETS destinati alla copertura dei costi gestionali e considerato che nell'ambito del presente provvedimento sono previste altre collaborazioni con enti pubblici sempre a valere su tale forma di copertura, andrebbero fornite rassicurazioni circa la disponibilità di tali risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle altre finalizzazioni sempre previste a valere sulle medesime risorse.

Per i profili di copertura, per tutte le spese recate dal presente schema che trovano copertura a valere sui proventi delle aste di CO₂, pur non essendoci particolari osservazioni, attesa la cospicua entità delle entrate e la rimodulabilità delle relative destinazioni, sarebbe utile acquisire una conferma su tali rilievi⁵.

Si osserva che le seguenti nuove spese trovano copertura a valere delle tariffe:

- il nuovo portale ETS 2 e gli accordi di cooperazione con Unioncamere ai sensi dell'articolo 4-*bis*, comma 8, del d.lgs. n. 47/2020;

⁵ Le entrate derivanti dalle aste di CO₂ dovrebbero essere state pari a 3,16 miliardi di euro nel 2022. Le entrate hanno seguito una tendenza crescente, con una pausa tra il 2018 e il 2020, essendo state pari a 2,49 miliardi nel 2021, 1,27 miliardi nel 2020 e nel 2019, 1,44 miliardi nel 2018. Fonte [GSE](#), Rapporto annuale sulle aste di quote europee di emissione – 2022, pagine 9 e 42. Nel 2023 i dati disponibili relativi a tre trimestri su quattro evidenziano proventi già pari a 2,53 miliardi. Fonte [GSE](#)

- i costi delle attività amministrative svolte da parte del Comitato ETS e di ENAC a favore degli operatori aerei ai sensi degli articoli 7-*bis* e 9-*bis* del d.lgs. n. 47/2020;
- i costi delle attività amministrative svolte da parte del Comitato ETS a favore degli operatori del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 12-*quater* e 12-*septies* del d.lgs. n. 47/2020;
- i costi delle attività amministrative svolte da parte del Comitato ETS nel settore degli impianti fissi, ai sensi dell'articolo 26, commi 1-*bis* e 1-*ter*, del d.lgs. n. 47/2020;
- i costi derivanti dall'applicazione delle disposizioni comuni a impianti fissi, trasporto aereo e marittimo, da parte del Comitato ETS ed ENAC ai sensi dell'articolo 35, commi 2-*bis* e 2-*quater*, del d.lgs. n. 47/2020;
- i costi delle attività amministrative derivanti dal nuovo sistema ETS 2, ai sensi degli articoli da 42-*quater* a 42-*decies*, da 42-*terdecies* a 42-*quindecies* e 42-*noviesdecies* del d.lgs. n. 47/2020 da parte del Comitato ETS 2 del Ministero dell'ambiente e del GSE.

In relazione a tali spese, andrebbero singolarmente indicati i relativi oneri e il procedimento di quantificazione.

In relazione alle coperture a carico delle tariffe, si osserva che andrebbe indicato l'ammontare che si prevede di incassare, distinguendo i vari settori, al fine di poter valutare l'integrale copertura dei servizi resi.

In merito all'allineamento temporale tra le entrate da tariffe e le spese per rendere i necessari servizi, l'articolo 46, commi 2-*ter* e 2-*quater*, del d.lgs. n. 47/2020, introdotto dall'articolo 8 dello schema, fissa un ammontare *una tantum*, che secondo la RT è propedeutico appunto a garantire che i costi relativi ai servizi siano pagati prima dell'espletamento delle attività amministrative. Tuttavia, si rileva che non vengono forniti dati quantitativi che consentano di verificare l'effettiva integrale copertura tra spese ed entrate, per cui andrebbero fornite spiegazioni sui criteri con cui sono stati fissati gli importi in norma primaria. Inoltre, le norme prevedono il versamento entro il 31 dicembre dell'anno in cui è stato aperto il conto nel Registro dell'Unione, e tra il 1° e il 31 maggio di ciascun anno successivo a quello di apertura del conto. Ciò posto, andrebbe chiarito in che modo tale previsione possa garantire il pagamento prima dell'avvio delle attività amministrative.

In via generale, si osserva che in presenza di clausole di invarianza finanziaria, la RT, oltre a ribadire l'assenza di oneri, dovrebbe fornire dati utili a dimostrare la sostenibilità delle attività e dei compiti in carico alle autorità pubbliche a valere sulle risorse disponibili, anche attraverso una loro rimodulazione.