

INVITO A PRESENTARE CONTRIBUTI PER UNA VALUTAZIONE E UNA VALUTAZIONE D'IMPATTO CONDOTTE IN PARALLELO	
TITOLO DELL'INIZIATIVA	Riesame dell'EU ETS per il trasporto aereo, il trasporto marittimo e gli impianti fissi e della riserva stabilizzatrice del mercato
DG CAPOFILA – UNITÀ RESPONSABILE	DG CLIMA Unità B1, B2, B4, C2
PROBABILE TIPO DI INIZIATIVA	Proposte legislative che modificano la direttiva 2003/87/CE e la decisione (UE) 2015/1814 sostenute da una valutazione e da una valutazione d'impatto in parallelo
PIANIFICAZIONE INDICATIVA	Terzo trimestre 2026
INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI	https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en?prefLang=it&etrans=it
<i>Questo documento ha puro scopo informativo. Non pregiudica in nulla la decisione finale della Commissione di proseguire o meno l'iniziativa, né il contenuto finale della stessa. Tutti gli elementi dell'iniziativa qui descritti, compresa la sua tempistica, possono cambiare.</i>	
A. Contesto politico, valutazione, definizione del problema e analisi della sussidiarietà	
Contesto politico La direttiva 2003/87/CE (direttiva ETS) stabilisce le norme per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione europea. La riserva stabilizzatrice del mercato per il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) è stata istituita dalla decisione (UE) 2015/1814 (decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato). Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ("normativa europea sul clima")¹ ha fissato l'obiettivo giuridicamente vincolante di azzerare le emissioni nette di gas a effetto serra al più tardi entro il 2050 e il traguardo intermedio di ridurre tali emissioni di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Il pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %" nell'ambito del Green Deal europeo fa in modo che tutti i settori siano in grado di conseguire tale obiettivo. La direttiva ETS e la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato sono state riesaminate dalle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959² e modificate nel 2023, nell'ambito di tale pacchetto. Gran parte delle modifiche introdotte da tali atti ha preso effetto a decorrere dal 1° gennaio 2024 o prenderà effetto dall'inizio del secondo periodo di assegnazione gratuita (2026-2030). Alcune, tuttavia, si applicano fin dall'entrata in vigore della direttiva (UE) 2023/959, il 5 giugno 2023. L'attuale normativa EU ETS fissa un obiettivo di riduzione delle emissioni del 62 % per gli impianti fissi, il trasporto aereo e il trasporto marittimo (ETS1) entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. La stabilità e la piena attuazione del quadro legislativo in vigore volto a conseguire gli obiettivi in materia di clima ed energia per il 2030 sono imprescindibili affinché l'UE resti sulla buona strada verso il raggiungimento della neutralità climatica nel 2050.	

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

² Direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 115) e direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134).

L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 fissa l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Al tal fine, su proposta della Commissione europea, sarà fissato un traguardo climatico intermedio a livello dell'UE per il 2040.

Il riesame del 2023 nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" ha introdotto diverse clausole di riesame relative all'ETS1, a norma dell'articolo 3 octies octies, paragrafo 5, dell'articolo 28 ter e dell'articolo 30, al fine di valutare i potenziali adeguamenti del sistema per quanto riguarda il trasporto aereo, il trasporto marittimo e gli impianti fissi entro luglio 2026. Inoltre l'articolo 3 della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato stabilisce l'obbligo giuridico di riesame di tale strumento, il prossimo dei quali è previsto per il 2026. In base al principio di procedere innanzi tutto con la valutazione, la direttiva ETS e la decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato devono essere valutate prima di essere sottoposte a revisione.

Con la revisione della direttiva ETS del 2023 è stato creato un nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni che riguarda le emissioni di CO₂ dovute alla combustione di combustibili negli edifici, nel trasporto su strada e nella piccola industria (ETS2). Poiché l'ETS2 diventerà pienamente operativo nel 2027, è escluso dall'ambito di applicazione della presente iniziativa. Inoltre qualsiasi valutazione della fattibilità dell'integrazione dei settori contemplati dall'ETS2 nell'ETS1 è soggetta a una clausola di riesame, previsto per il 2031 (cfr. articolo 30 decies della direttiva 2003/87/CE).

Valutazione

In linea con gli orientamenti per legiferare meglio, la valutazione esaminerà l'efficacia, l'efficienza, la pertinenza, la coerenza e il valore aggiunto dell'UE: i) della direttiva ETS nel promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica; e ii) della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato nell'affrontare gli squilibri strutturali tra domanda e offerta e nel rendere l'ETS più resiliente a tali squilibri.

L'analisi dell'efficienza prenderà in considerazione i costi e i benefici dell'intervento e comprenderà una valutazione quantitativa. Valuterà inoltre il potenziale di semplificazione e di riduzione degli oneri.

La valutazione è un esercizio di retrospiezione, mentre la valutazione d'impatto che sarà effettuata in concomitanza con la valutazione guarda al futuro. La valutazione esaminerà l'attuazione della direttiva ETS a partire dalle modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2018/410 e l'attuazione della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato per quanto riguarda il funzionamento della riserva dal 2019 a oggi. Non terrà conto dell'attuazione delle nuove norme introdotte nell'ambito del riesame dell'EU ETS entrate in vigore il 5 giugno 2023, in quanto per le valutazioni sono necessari almeno tre anni di dati relativi all'attuazione. Tali norme riguardano, tra le altre, l'ETS2 e l'inclusione del settore marittimo da parte dell'ETS1.

La valutazione e la valutazione d'impatto saranno condotte in parallelo, pur consentendo ai risultati della valutazione sulle prestazioni della direttiva e della decisione esistenti di orientare l'attività di accertamento dei fatti svolta per la valutazione d'impatto. Quest'ultima sarà svolta mediante interviste mirate riguardanti i) le possibili opzioni strategiche e le alternative previste per affrontare i problemi individuati in futuro e ii) la valutazione dell'impatto di tali opzioni.

Problema che si intende affrontare con l'iniziativa

Sulla base della normativa sul clima e dell'accordo di Parigi, tutti i settori dell'economia devono contribuire alla riduzione delle emissioni, compresi tutti i settori contemplati dall'ETS1.

Tale contributo rischia di essere ostacolato da potenziali emissioni residue derivanti da settori scarsamente incentivati a passare a soluzioni pulite a causa dell'internalizzazione incompleta dei costi climatici e da settori privi di alternative tecnologicamente o economicamente valide.

Attualmente il trasporto aereo rappresenta circa il 10 % delle emissioni dei trasporti dell'UE, pari a circa il 4 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE. Secondo le previsioni, entro il 2050 tale quota dell'aviazione crescerà fino a circa il 90 %³, alimentata dai voli a lungo raggio. A livello globale, l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

³ Fonte: figura 76, Emissioni dirette di CO₂ del settore dei trasporti dell'UE per modo di trasporto, allegato 8, Piano per l'obiettivo climatico. E sezione 1.5.5, pag. 97. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6c154426-c5a6-11ee-95d9-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_3&format=PDF.

(ICAO) prevede che le emissioni del trasporto aereo internazionale continueranno a crescere⁴. Il trasporto marittimo rappresenta circa il 14 % delle emissioni totali dei trasporti dell'UE, ossia circa il 4 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE. Per i settori del trasporto aereo e marittimo sono state proposte politiche distinte a sostegno della diffusione di combustibili più sostenibili⁵.

Nel prossimo decennio, e per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, l'industria dovrà compiere un'enorme trasformazione per raggiungere la decarbonizzazione e passare a tecnologie più pulite ed efficienti sotto il profilo energetico. Allo stesso tempo, dovrà promuovere la competitività e garantire posti di lavoro di qualità, in linea con gli obiettivi del patto per l'industria pulita annunciato per i primi 100 giorni del mandato della nuova Commissione europea. Tale trasformazione richiede un potenziamento degli investimenti, pur mantenendo la competitività e l'accessibilità economica. La diffusione, il ritmo e l'espansione delle tecnologie esistenti e nuove, come gli assorbimenti di carbonio e la cattura e l'utilizzo del carbonio, richiederanno un sostegno sia pubblico che privato.

Il settore del trattamento dei rifiuti non è soggetto alla fissazione del prezzo del carbonio a livello dell'UE. I rifiuti rappresentano circa il 3 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Oltre a comportare la perdita di risorse preziose, i rifiuti possono avere un impatto negativo significativo sulla salute umana e sull'ambiente. L'incenerimento dei rifiuti, ad esempio, può contribuire all'inquinamento atmosferico, mentre le discariche possono contaminare l'acqua e il suolo. Le emissioni del settore dei rifiuti potrebbero diminuire ulteriormente una volta che tutte le attuali politiche dell'UE in materia di rifiuti saranno pienamente attuate. Tuttavia nuovi strumenti politici potrebbero sostenere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del settore.

Il contributo dell'ETS1 alle necessarie riduzioni delle emissioni potrebbe inoltre essere ostacolato dalle inefficienze del mercato derivanti dalla contrazione delle dimensioni del mercato stesso, che è intrinseca alla struttura del sistema. Le norme in materia di riserva stabilizzatrice del mercato nell'ambito dell'ETS si propongono di affrontare gli squilibri strutturali tra la domanda e l'offerta di quote di emissioni di CO₂ disponibili e emissioni dei soggetti tenuti a ridurre le loro emissioni. La presente iniziativa analizzerà quindi se le norme che regolano il funzionamento della riserva stabilizzatrice del mercato rimangono adeguate nel contesto di un'offerta minore di quote di emissioni. Le inefficienze del mercato possono derivare anche da un potenziale disallineamento con le norme in materia di fissazione del prezzo del carbonio a livello internazionale (Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), Organizzazione marittima internazionale (IMO) e convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC)).

La presente iniziativa si propone quindi di garantire che l'EU ETS e la riserva stabilizzatrice del mercato siano debitamente adeguati al fine di promuovere una riduzione delle emissioni efficace sotto il profilo dei costi nei settori contemplati, in linea con l'obiettivo della neutralità climatica nel 2050, tenendo conto al tempo stesso della coerenza con gli sviluppi internazionali, se del caso. Questo comporta: i) garantire che il mercato continui a essere efficiente e incentivi gli investimenti nella decarbonizzazione nel contesto globale; e ii) affrontare le sfide specifiche dei settori interessati per facilitare l'adozione delle soluzioni disponibili. La valutazione sarà effettuata in maniera coerente con gli altri atti legislativi per facilitare la transizione pulita e la competitività dell'industria dell'UE. Nell'ambito di tale esercizio, la valutazione d'impatto esaminerà: i) come ottimizzare l'uso dei proventi dell'ETS a sostegno degli investimenti nella decarbonizzazione e ii) la possibilità di aumentare le sinergie tra gli strumenti di sostegno.

Base per l'azione dell'UE (base giuridica e analisi della sussidiarietà)

Base giuridica

La base giuridica della presente iniziativa è l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

⁴ Fonte: Organizzazione per l'aviazione civile internazionale. [Microsoft PowerPoint - CAEP Update COVID-19 impact analyses \(C224\).pptx](#)

⁵ Per quanto riguarda il trasporto aereo, ReFuelEU Aviation fissa obiettivi affinché i produttori di carburanti forniscano una quota crescente di carburanti sostenibili per l'aviazione, a partire dal 2 % di determinati biocarburanti nel 2025, 6 % nel 2030 (di cui lo 0,7 % di carburanti sintetici). Per il settore marittimo FuelEU Maritime fissa limiti massimi riguardo all'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata da per l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che fanno scalo nei porti europei, indipendentemente dalla loro bandiera.

Necessità pratica di un'azione dell'UE

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e sia l'azione internazionale che quella dell'UE possono efficacemente integrare e rafforzare l'azione a livello regionale, nazionale e locale. Il coordinamento a livello europeo rafforza l'azione per il clima e l'azione dell'UE è giustificata da motivi di sussidiarietà, in linea con l'articolo 191 TFUE. Dal 1992 l'Unione europea si adopera per mettere a punto soluzioni comuni e portare avanti un accordo mondiale per combattere i cambiamenti climatici.

L'azione a livello dell'UE è pertanto indispensabile e ha di gran lunga maggiore possibilità di portare alla trasformazione necessaria, fungendo da potente motore per un cambiamento efficiente sotto il profilo dei costi e per una convergenza verso l'alto. In quanto mercato del carbonio, l'EU ETS, insieme alla sua riserva stabilizzatrice del mercato, incentiva che la riduzione delle emissioni avvenga innanzitutto attraverso soluzioni più efficienti in termini di costi nell'insieme delle attività che rientrano nel suo ambito di applicazione, consentendo una maggiore efficienza grazie alla sua scala. L'attuazione di una misura analoga a livello nazionale comporterebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati. Ciò rischierebbe di falsare la concorrenza e comporterebbe probabilmente costi di abbattimento complessivi più elevati. La stessa logica vale per l'estensione della fissazione del prezzo del carbonio a nuovi settori. Inoltre le dimensioni transfrontaliere dell'industria, del trasporto marittimo e del trasporto aereo richiedono un'azione coordinata. Un unico e coerente insieme di regole è inoltre più semplice da applicare per i portatori di interessi.

B. Obiettivi e opzioni strategiche

Alcuni aspetti dell'EU ETS potrebbero dover essere rivisti per garantire che continui a contribuire nel modo più efficace sotto il profilo dei costi ed economicamente efficiente all'obiettivo generale di conseguire la neutralità in termini di emissioni di carbonio in tutti i settori entro il 2050, come indicato nella comunicazione per il 2040, tenendo conto del quadro più ampio di politiche e della necessità che tutti i settori contribuiscano agli sforzi dell'UE in materia di clima, facendo crescere nel contempo la nostra economia e preservando la competitività. Il quadro più ampio di politiche comprende le pertinenti iniziative pianificate annunciate dalla presidente nei suoi orientamenti politici, quali il patto per l'industria pulita, l'atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale e il piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili.

La valutazione d'impatto esaminerà un'ampia gamma di opzioni rispetto allo scenario di riferimento (una continuazione dell'attuale quadro ETS1) per gli aspetti oggetto di riesame:

- o **Emissioni del trasporto aereo:** sebbene in linea di principio l'ETS contempli le emissioni di tutti i voli che atterrano e partono dallo Spazio economico europeo (SEE), l'UE ha temporaneamente limitato l'ambito di applicazione ai voli interni al SEE così da incoraggiare lo sviluppo di un sistema globale di fissazione del prezzo del carbonio efficace da parte dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). Entro la metà del 2026 la Commissione dovrebbe elaborare una relazione sul regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). La direttiva ETS suggerisce criteri di valutazione e indicazioni sull'ambito di applicazione geografico. Si dovrebbe prendere in considerazione anche la connettività aerea delle isole e delle zone remote, comprese le regioni ultraperiferiche dell'UE.
- o **Rilocalizzazione delle emissioni di carbonio:** ciò comporta la valutazione di misure a sostegno degli impianti industriali esposti ai costi connessi alle politiche in materia di clima. Questo per evitare il trasferimento della produzione o degli investimenti in altri paesi con vincoli più permissivi sulle emissioni, garantendo al contempo un trattamento equo degli impianti all'interno dell'UE. La valutazione d'impatto prenderà in considerazione opzioni di protezione contro la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio solo per le emissioni non contemplate dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM). Questo perché la sua piena attuazione e l'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita di quote a tali settori inizieranno solo nel 2026.
- o **Assorbimenti di carbonio:** questo aspetto riguarda l'eventuale inclusione degli assorbimenti permanenti di carbonio a livello nazionale nell'EU ETS. Più specificamente, esamina i) come l'EU ETS potrebbe contabilizzare le emissioni negative generate dai gas a effetto serra catturati dall'atmosfera e stoccati in modo sicuro e permanente nel sottosuolo (come le emissioni biogeniche con cattura e stoccaggio del carbonio - BioCCS o la cattura diretta e stoccaggio del carbonio presente nell'atmosfera - DACCS) o stoccati in modo permanente nei prodotti; ii) in che modo tali emissioni negative, se del caso, potrebbero essere coperte dallo "scambio di quote di emissioni" o da altre politiche, fissando un chiaro ambito di applicazione e criteri rigorosi; iii) l'istituzione di misure di salvaguardia per garantire che tali assorbimenti non compensino le necessarie riduzioni delle emissioni.

- o **Incenerimento dei rifiuti urbani:** esamina la fattibilità dell'inclusione di tali impianti nell'EU ETS a partire dal 2028. La Commissione deve inoltre valutare la possibilità di includere nell'EU ETS altri processi di gestione dei rifiuti, in particolare le discariche che generano emissioni di metano e protossido di azoto, e in tale contesto dovrebbe essere preso in considerazione l'allineamento con la gerarchia dei rifiuti.
- o **Cattura e utilizzo del carbonio non permanenti:** più specificamente, la valutazione d'impatto esaminerà se tutte le emissioni di gas a effetto serra coperte dall'EU ETS siano effettivamente contabilizzate e se si eviti il doppio conteggio, in particolare per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra che si ritiene siano state catturate e utilizzate in un prodotto in modo non permanente.
- o **Soglie di potenza termica:** si esaminerà la fattibilità di abbassare le soglie di potenza termica nominale totale di 20 MW per le attività di cui all'allegato I a partire dal 2031 (soglia minima per l'inserimento nell'ETS per diverse attività), considerando che gli impianti di potenza inferiore a 20 MW saranno per lo più già coperti dall'ETS2, considerando nel contempo la possibilità di escludere gli emettitori di entità ridotta per l'ETS1.
- o **Collegamento con altri mercati del carbonio:** la valutazione d'impatto esaminerà come creare collegamenti tra l'EU ETS e altri mercati del carbonio, in modo da ottenere potenziali benefici (ad esempio riduzione dei costi di abbattimento delle emissioni, aumento della liquidità del mercato, mitigazione del rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio) senza ostacolare il conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica e degli obiettivi climatici dell'UE.
- o Per quanto riguarda le **emissioni marittime** la Commissione:
 - dovrà valutare il meccanismo di fissazione dei prezzi dei gas a effetto serra e le misure basate sul mercato che potrebbero essere adottate in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 2025 e procedere di conseguenza al riesame dell'ETS, in modo da evitare un doppio onere significativo per gli operatori marittimi ed evitare arretramenti dal punto di vista ambientale;
 - dovrà prendere in considerazione la possibilità di estendere l'EU ETS alle emissioni delle navi più piccole (ossia navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate);
 - dovrebbe monitorare l'attuazione della recente estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo, anche per quanto riguarda i servizi di trasporto marittimo che costituiscono servizi essenziali di continuità territoriale (ad esempio per le isole o le zone remote come le regioni ultraperiferiche), e prendere in considerazione miglioramenti legislativi per garantire l'efficace attuazione dell'estensione e affrontare eventuali tendenze di evasione/elusione; e
 - dovrebbe semplificare e migliorare il sistema laddove possibile (ad esempio per quanto riguarda la coerenza con altri atti legislativi dell'UE in relazione al trattamento della biomassa, e in particolare all'attribuzione di un fattore di emissione pari a zero alla biomassa di prima generazione conforme alla direttiva sulle energie rinnovabili, nonché la promozione della diffusione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio sulla base del ciclo di vita e la razionalizzazione delle norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica).
- o Per quanto riguarda la **riserva stabilizzatrice del mercato**, il riesame dovrebbe prendere in considerazione i parametri della riserva (tassi di immissione e di svincolo, soglie, allineamento con il fattore di riduzione lineare) e il suo impatto sulla crescita, sull'occupazione e sulla competitività industriale dell'UE, nonché sul rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

Nel complesso, la Commissione valuterà la coerenza con altri atti legislativi dell'UE e le possibili opzioni di semplificazione, compresa la valutazione dei costi amministrativi connessi all'attuazione dell'ETS e del rischio di oneri aggiuntivi derivanti dagli obblighi di monitoraggio e comunicazione.

Inoltre, l'iniziativa esaminerà come massimizzare i benefici per il clima derivanti dall'utilizzo dei proventi dell'ETS.

C. Probabile impatto

L'EU ETS è uno dei principali strumenti dell'UE nella lotta contro i cambiamenti climatici: fissando un prezzo per il carbonio, si possono prevedere significativi impatti ambientali positivi. Tra questi, il miglioramento della qualità dell'aria, la riduzione dei danni alla salute dovuti all'inquinamento, la promozione di un uso efficiente delle risorse naturali e gli investimenti in tecnologie pulite e soluzioni per l'assorbimento del carbonio. L'iniziativa promuove la tutela dell'ambiente, come previsto dall'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, che prevede il perseguimento di un livello elevato di tutela dell'ambiente e il miglioramento della sua qualità. Infine l'iniziativa contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 13 (adottare interventi urgenti per combattere i cambiamenti climatici e i loro effetti).

L'eventuale estensione dello scambio di quote di emissione a nuovi settori e l'espansione del segnale del prezzo del carbonio nei settori esistenti dovrebbero: i) fornire ulteriori opzioni di abbattimento in tutta l'UE; ii) guidare le riduzioni delle emissioni laddove nel complesso sono più efficienti in termini di costi; e iii) fornire risorse da investire nell'azione per il clima. Tuttavia se la riduzione delle emissioni in Europa fosse ottenuta grazie a una minore produzione industriale (ossia a una rilocalizzazione delle emissioni di carbonio) piuttosto che a tecnologie più efficienti e pulite, non vi sarebbe alcun beneficio complessivo per il clima, poiché le emissioni si verificherebbero in paesi terzi.

Al contempo, l'espansione del sistema per lo scambio di quote di emissione in un contesto politico adeguato fornirebbe incentivi economici armonizzati per ridurre le emissioni e adottare soluzioni a basse emissioni di carbonio. Un segnale più forte del prezzo del carbonio comporterebbe costi più elevati per le entità coperte che devono ancora effettuare la decarbonizzazione, sebbene l'impatto preciso sui settori nel loro complesso dipenda anche dalla loro capacità di trasferire tali costi ai consumatori. Ciò inciderebbe quindi anche sui potenziali impatti sociali dell'intervento, ad esempio in termini di prezzo dei prodotti.

Per ciascuna opzione presa in considerazione, l'iniziativa valuterà gli impatti diretti e indiretti sulla competitività (anche delle piccole e medie imprese), sull'occupazione e sulla crescita, nonché qualsiasi altro impatto sociale che possa essere individuato. Si prenderanno inoltre in considerazione opzioni di semplificazione, tra cui la possibilità di evitare ulteriori oneri derivanti dagli obblighi di monitoraggio e comunicazione.

D. Strumenti per legiferare meglio

Valutazione d'impatto e valutazione

Per sostenere la preparazione dell'iniziativa, saranno condotte una valutazione e una valutazione d'impatto in parallelo. La valutazione si concentrerà sui cinque criteri di valutazione del quadro per legiferare meglio: efficacia, efficienza, pertinenza, coerenza e valore aggiunto dell'UE. Come già spiegato, i risultati della valutazione della direttiva e della decisione vigenti confluiranno nell'attività di accertamento dei fatti riguardante: i) possibili opzioni strategiche e alternative previste per affrontare i problemi individuati in futuro; e ii) la valutazione dell'impatto di tali opzioni. La valutazione d'impatto esaminerà i potenziali impatti economici, sociali e ambientali di possibili modifiche della direttiva ETS e della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato. La valutazione sosterrà la preparazione di una possibile proposta legislativa e orienterà la decisione della Commissione su possibili futuri adeguamenti dell'EU ETS e della riserva stabilizzatrice del mercato. L'eventuale proposta legislativa, corredata della valutazione d'impatto e della relazione di valutazione, dovrebbe essere pubblicata nel terzo trimestre del 2026.

Strategia di consultazione

Scopo della consultazione è garantire che il pubblico e i portatori di interessi, compresi quelli che saranno direttamente coinvolti dalla presente iniziativa, possano fornire i loro pareri e contributi.

I metodi di consultazione comprenderanno una consultazione pubblica aperta, interviste mirate con i portatori di interessi, un'indagine mirata presso le autorità nazionali e richieste di dati personalizzate per raccogliere informazioni più dettagliate in aree tematiche chiave.

La consultazione pubblica aperta dovrebbe essere avviata nel primo trimestre del 2025. Avrà una durata di 12 settimane e sarà disponibile sulla [pagina delle consultazioni pubbliche della Commissione "Di' la tua"](#) in tutte le lingue ufficiali dell'UE.

Al termine del processo di consultazione, si procederà alla stesura di una relazione di sintesi fattuale e di una relazione riepilogativa. La relazione di sintesi fattuale sarà pubblicata otto settimane dopo la chiusura della consultazione pubblica aperta. La relazione riepilogativa sarà allegata alla valutazione d'impatto.

Motivi della consultazione

L'obiettivo della consultazione è garantire che tutti i portatori di interessi possano fornire i loro pareri e contributi sulla revisione della direttiva ETS e della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato. Migliorerà inoltre la base di conoscenze su cui si fonda l'iniziativa. La consultazione cercherà contributi in settori quali:

- affrontare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio;
- l'eventuale estensione della copertura dell'EU ETS (come l'incenerimento dei rifiuti solidi urbani, ulteriori voli e attività di trasporto aereo e impianti con capacità termica inferiore a 20 MW);
- la riserva stabilizzatrice del mercato;
- il collegamento dell'ETS con altri mercati internazionali del carbonio; e
- meccanismi di sostegno per gli assorbimenti di carbonio e la cattura e l'utilizzo del carbonio.

Destinatari

Sono invitati a contribuire alla consultazione tutti i cittadini e le organizzazioni. Sono particolarmente graditi i contributi da parte di autorità amministrative nazionali e subnazionali dell'UE, autorità amministrative di paesi terzi, imprese, associazioni di categoria, ONG, associazioni di lavoratori e sindacati, società di consulenza, gruppi di esperti e istituti di ricerca e accademici.