COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.11.2020
COM(2020) 740 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Relazione sul funzionamento del mercato europeo del carbonio

Indice

Elenco degli acronimi e delle abbreviazioni 2

1. INTRODUZIONE 4

2. INFRASTRUTTURA DELL'EU ETS 6

2.2. Il registro dell'Unione e il catalogo delle operazioni dell'Unione europea (EUTL) 9

3. FUNZIONAMENTO DEL MERCATO DEL CARBONIO NEL 2019 10

3.1. Offerta: quote di emissione messe in circolazione 11

3.1.1. Tetto massimo 11

3.1.2. Quote di emissione rilasciate 14

3.1.2.1. Assegnazione gratuita 14

3.1.2.2. Vendita all'asta delle quote di emissione 16

3.1.2.3. Deroga alla messa all'asta integrale per la produzione di energia elettrica e calore 20

3.1.2.4. Programma NER 300 23

3.1.2.5. Il Fondo per l'innovazione 25

3.1.2.6. Fondo per la modernizzazione 26

3.1.2.7. Compensazione dei costi indiretti del carbonio 27

3.1.3. Crediti internazionali 29

3.2. Sul versante della domanda: quote di emissione ritirate dalla circolazione 29

3.3. Equilibrio fra domanda e offerta 31

4. TRASPORTO AEREO 34

5. SORVEGLIANZA DEL MERCATO 37

6. MONITORAGGIO, COMUNICAZIONE E VERIFICA DELLE EMISSIONI 39

7. PANORAMICA DELLE DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE 42

8. CONFORMITÀ E CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE 42

9. CONCLUSIONI E PROSPETTIVE 45

ALLEGATO 47

Elenco degli acronimi e delle abbreviazioni

AC	Autorità competente
AVR	Regolamento sull'accreditamento e la verifica (Accreditation and Verification Regulation)
BEI	Banca europea per gli investimenti
CCS	Cattura e stoccaggio del carbonio (Carbon Capture and Storage)
CCU	Cattura e utilizzo del carbonio (Carbon Capture and Utilisation)
CDM	Meccanismo per lo sviluppo pulito (Clean Development Mechanism)
CER	Riduzioni certificate delle emissioni (Certified Emission Reductions)
CORSIA	Sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per il trasporto aereo internazionale (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
CSCF	Fattore di correzione transettoriale (Cross-Sectional Correction Factor)
EA	Cooperazione europea per l'accreditamento (European Cooperation for Accreditation)
EEX	European Energy Exchange
ERU	Unità di riduzione delle emissioni (Emission Reduction Units)
ESMA	Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati (European Securities and Markets Authority)
EU ETS	Sistema di scambio di quote di emissione dell'UE
EUTL	Catalogo delle operazioni dell'Unione europea (European Union Transaction Log)
FER	Fonti di energia rinnovabili
GES	Gas a effetto serra
ICAO	Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (International Civil Aviation Organization)
ICE	InterContinental Exchange Futures Europe
InnovFin EDP	Progetti dimostrativi sull'energia InnovFin
JI	Attuazione congiunta (Joint Implementation)
MAR	Regolamento sugli abusi di mercato (Market Abuse Regulation)
MiFID2	Direttiva relativa ai mercati degli strumenti finanziari (Directive on Markets in Financial Instruments)

MiFIR Regolamento relativo ai mercati degli strumenti finanziari (Regulation on Markets in Financial Instruments)

MRR Regolamento sul monitoraggio e la comunicazione (Monitoring and Reporting Regulation)

MRVA Monitoraggio, comunicazione, verifica e accreditamento (Monitoring, Reporting, Verification and Accreditation)

MSR Riserva stabilizzatrice del mercato (Market Stability Reserve)

NAB Organismo nazionale di accreditamento (National Accreditation Body)

NER Riserva per i nuovi entranti (New Entrants Reserve)

OTC Fuori borsa (Over-the-counter)

PFC Perfluorocarburi

SARP Norme e prassi raccomandate del sistema CORSIA (CORSIA Standards and Recommended Practices)

SEE Spazio economico europeo

TNAC Numero totale di quote di emissione in circolazione (Total Number of Allowances in Circulation)

1. INTRODUZIONE

Dal 2005 il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) costituisce l'elemento portante della strategia dell'UE per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GES) rilasciate dall'industria e dal settore della produzione di energia elettrica e calore. Tale sistema contribuisce in maniera significativa al conseguimento dell'obiettivo generale dell'UE di ridurre entro il 2020 le emissioni di gas a effetto serra del 20 % rispetto ai livelli del 1990, obiettivo che l'UE è sulla buona strada per superare.

La presente relazione sul funzionamento del mercato europeo del carbonio è presentata in conformità alle prescrizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e all'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE[1] (direttiva EU ETS). L'obiettivo della relazione è quello di fornire, con cadenza annuale, un'istantanea degli sviluppi rilevati nel mercato europeo del carbonio. La relazione riguarda l'anno 2019, ma illustra anche gli sviluppi conseguiti nella prima metà del 2020.

Guardando al prossimo decennio, la comunicazione della Commissione sul Piano per l'obiettivo climatico 2030[2] ha proposto di aumentare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE per il 2030 dal 40 % ad almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990. Per conseguire questo obiettivo più ambizioso, entro il giugno 2021 la Commissione riesaminerà tutte le pertinenti politiche in materia di clima e ne proporrà una revisione se necessario. Come parte del pacchetto legislativo più ampio nell'ambito del Green Deal europeo[3], anche l'EU ETS sarà sottoposto a revisione in vista altresì di una eventuale estensione del sistema a nuovi settori.

A seguito della revisione della direttiva ETS[4], i lavori di attuazione per la fase 4[5] sono in svolgimento e stanno procedendo a ritmo spedito. Nell'ultimo anno sono state adottate le norme di attuazione concernenti l'adeguamento dell'assegnazione gratuita in funzione delle variazioni del livello di attività[6] e il funzionamento del Fondo per la modernizzazione[7] ed è

[1] Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).
[2] COM(2020) 562 final – Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa, Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini – Piano per l'obiettivo climatico 2030
[3] COM(2019) 640 final – Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Il Green Deal europeo
[4] Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3)
[5] La regolamentazione dell'EU ETS ha luogo in fasi. La fase 3 riguarda il periodo 2013-2020, mentre la fase 4 il periodo 2021-2030.
[6] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione, del 31 ottobre 2019, recante disposizioni di applicazione della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le ulteriori modalità di adeguamento dell'assegnazione gratuita di quote di emissioni in funzione delle variazioni del livello di attività (GU L 282 del 4.11.2019, pag. 20)
[7] Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1001 della Commissione, del 9 luglio 2020, recante modalità di applicazione della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il funzionamento del Fondo per la

stata completata la seconda revisione del regolamento sulle vendite all'asta[8] per attuare le prescrizioni per la fase 4 (cfr. capitoli 3.1.2.1, 3.1.2.2 e 3.1.2.6). Le restanti disposizioni di attuazione sono attualmente in fase di completamento, con l'obiettivo di farle adottare prima di gennaio 2021.

Dalla pubblicazione dell'ultima relazione sul mercato del carbonio[9], l'indicatore relativo all'eccedenza della riserva stabilizzatrice del mercato è stato pubblicato per la quarta volta e rileva che nel 2019 l'eccedenza di quote di emissione è diminuita da 1,65 miliardi nel 2018 a circa 1,39 miliardi di quote[10]. Sulla base dell'indicatore e della legislazione riveduta sull'EU ETS, nel 2020 l'offerta tramite asta si ridurrà di quasi 375 milioni di quote di emissione (pari al 35 %) (cfr. capitolo 3.3).

Nel 2019 si è registrata una diminuzione significativa delle emissioni derivanti da impianti fissi, pari al 9,1 % rispetto al 2018 (cfr. capitolo 3.2). Tale diminuzione è principalmente attribuibile al settore energetico, dove le emissioni sono diminuite di quasi il 15 % a seguito della sostituzione del carbone con l'energia elettrica ricavata da fonti rinnovabili e dalla produzione di energia elettrica in impianti a gas. Con quest'ultima diminuzione, le emissioni totali derivanti da impianti fissi dall'inizio della fase 3 dell'EU ETS sono diminuite di quasi il 20 %. Nel settore del trasporto aereo, le emissioni hanno continuato ad aumentare, facendo registrare un lieve incremento dell'1 % rispetto al 2018 (cfr. capitolo 4).

Vi sono stati anche importanti sviluppi politici legati all'ETS, come l'entrata in vigore il 1º gennaio 2020 dell'accordo concernente il collegamento dell'EU ETS con l'ETS svizzero e la revoca della sospensione dei processi di vendita all'asta e di assegnazione gratuita del Regno Unito a seguito dell'entrata in vigore dell'accordo sul recesso del Regno Unito dall'UE (cfr. capitolo 2.2).

Infine, ma non meno importante, la crisi COVID-19 ha determinato un significativo calo a breve termine del prezzo del carbonio nel periodo marzo/aprile 2020. Ciononostante il segnale trasmesso dal prezzo del carbonio è rimasto stabile a una media di circa 24[11] EUR tra gennaio 2019 e fine giugno 2020. I proventi della vendita all'asta delle quote ETS hanno superato i 14 miliardi di EUR nel solo 2019 e i 7,9 miliardi di EUR nei primi sei mesi del 2020. Sulla base dei dati presentati dagli Stati membri, nel corso del 2019 è stato speso (o era previsto che fosse speso) complessivamente il 77 % di questi proventi per scopi specifici connessi al clima e all'energia (cfr. capitolo 3.1.2.2).

---

modernizzazione che sostiene gli investimenti finalizzati a modernizzare i sistemi energetici e migliorare l'efficienza energetica di determinati Stati membri (GU L 221 del 10.7.2020, pag. 107)

[8] Regolamento delegato (UE) 2019/1868 della Commissione, del 28 agosto 2019, recante modifica del regolamento (UE) n. 1031/2010 per allineare la vendita all'asta delle quote di emissione alle norme dell'EU ETS per il periodo 2021-2030 e al riconoscimento delle quote di emissione quali strumenti finanziari ai sensi della direttiva 2014/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 289 dell'8.11.2019, pag. 9)

[9] La relazione sul mercato del carbonio per il 2019 è disponibile al seguente indirizzo: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/It/TXT/?uri=CELEX:52019DC0557R(01)

[10] C(2020) 2835 final, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/reform/docs/c_2020_2835_en.pdf

[11] Fonte: ICE

Se non diversamente indicato, i dati utilizzati nella presente relazione sono quelli pubblicati e a disposizione della Commissione nel mese di giugno 2020[12]. Le informazioni generali e di natura descrittiva in merito all'EU ETS sono incluse in riquadri inseriti nel testo della relazione.

2. INFRASTRUTTURA DELL'EU ETS

2.1. Attività, impianti e operatori del trasporto aereo

L'EU ETS è al momento attivo nei 27 Stati membri dell'UE, in Islanda, Liechtenstein e Norvegia, nonché nel Regno Unito fino alla fine del 2020. A partire dal 1º gennaio 2020 l'EU ETS è collegato anche al mercato svizzero del carbonio (cfr. capitolo 2.2). Dal 2021, oltre all'UE e ai paesi del SEE/EFTA, l'EU ETS si applicherà agli impianti di produzione dell'energia elettrica nell'Irlanda del Nord. L'EU ETS disciplina le emissioni generate da quasi 11 000 centrali elettriche e impianti di produzione, nonché quelle di circa 600 operatori del trasporto aereo che effettuano voli tra gli aeroporti del SEE. Il sistema comprende approssimativamente il 38 % delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE.

Nella fase 3 dell'EU ETS (2013-2020)*, i settori con impianti fissi disciplinati dall'EU ETS sono industrie ad alta intensità energetica, comprese le centrali elettriche e altri impianti di combustione, con una potenza termica nominale > 20 MW (fatta eccezione per gli impianti di trattamento dei rifiuti pericolosi o urbani), raffinerie di petrolio, cokerie, impianti siderurgici, cementifici (clinker), impianti per la produzione di vetro, calce, laterizi, materiale ceramico, pasta di carta, carta e cartone, alluminio, prodotti petrolchimici, ammoniaca, acido nitrico, adipico, gliossale e gliossilico, impianti per la cattura di CO_2 nonché il trasporto in condutture e lo stoccaggio geologico di CO_2.

L'ambito di applicazione dell'EU ETS per quanto riguarda il settore del trasporto aereo era limitato ai voli effettuati all'interno dello Spazio economico europeo (SEE), nel periodo 2013-2016, per dare maggiore impulso in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) a un accordo internazionale per controllare le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo. Per continuare a stimolare la prosecuzione dei lavori e facilitare l'attuazione concreta del sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per il trasporto aereo internazionale (CORSIA) dell'ICAO, nel 2017 la limitazione ai voli intra-SEE è stata prorogata fino al 2023 (cfr. capitolo 4).

L'EU ETS interessa le emissioni di biossido di carbonio (CO_2), le emissioni di protossido di azoto (N_2O) provenienti dalla produzione di acido nitrico, adipico, gliossale e gliossilico e le emissioni di perfluorocarburi (PFC) provenienti dalla produzione di alluminio. Sebbene la partecipazione all'EU ETS sia obbligatoria, in alcuni settori rientrano nel suo ambito di applicazione soltanto gli impianti che superano determinate dimensioni. Inoltre i paesi partecipanti possono escludere dal sistema gli impianti di piccole dimensioni (che emettono meno di 25 000 tonnellate di CO_{2e}) qualora siano in atto misure alternative ed equivalenti. Nella fase 4 (2021-2030) gli emettitori di dimensioni assai ridotte (che negli ultimi tre anni hanno comunicato emissioni per un valore inferiore a 2 500 tonnellate di CO_{2e}) possono essere esclusi dall'EU ETS a condizione che siano applicate modalità di monitoraggio semplificate finalizzate a valutare la quantità delle loro emissioni. I paesi partecipanti possono altresì aggiungere ulteriori settori e tipi di gas a effetto serra all'EU ETS, oltre a quelli già previsti (in base alla cosiddetta opzione di "opt-in").

* Le informazioni relative alle fasi 1 e 2 dell'EU ETS sono disponibili al seguente indirizzo:

Secondo le relazioni a norma dell'articolo 21 presentate nel 2020 dai paesi partecipanti[13], nel 2019 vi erano complessivamente 10 569 impianti contemplati dall'ETS in possesso della necessaria autorizzazione ETS.

Le emissioni di biomassa utilizzate dagli impianti ETS sono aumentate del 4 % nel 2019 rispetto all'anno precedente, mentre le emissioni del carbone sono diminuite del 19 %, contribuendo alla significativa riduzione del 15 % delle emissioni del settore energetico. Per quanto riguarda solo i combustibili e come avvenuto negli anni precedenti, anche nel 2019 i combustibili impiegati nell'ambito dell'EU ETS sono stati in massima parte di tipo fossile. Tuttavia 29 paesi hanno segnalato anche l'uso di biomassa in relazione a 2 197 impianti (20,8 % del totale degli impianti). La Lituania ha comunicato la percentuale più elevata di emissioni da biomassa rispetto alle emissioni coperte dall'EU ETS per paese: 68 %. Due paesi (LI e MT) non hanno comunicato alcun uso di biomassa. Le emissioni totali derivanti da biomassa nel 2019 sono risultate approssimativamente pari a 170 milioni di tonnellate di CO_2 (l'11 % rispetto alle emissioni comunicate nell'ambito dell'ETS), un netto aumento rispetto ai 145 milioni di tonnellate di CO_2 registrati nel 2018 (l'8 % rispetto alle emissioni comunicate nell'ambito dell'ETS). Di queste, il 99,2 % aveva un fattore di emissione pari a zero[14]. Nel 2019 è stata segnalata per la prima volta l'utilizzo di una piccola quantità di biocarburante. Due operatori aerei (uno in DE e uno in SE) hanno riferito di coprire lo 0,01 % delle emissioni del trasporto aereo nel sistema ETS del 2019.

Per quanto riguarda le categorie di impianti basate sulle emissioni annue[15], i dati per il 2019 indicano che, come per gli anni precedenti, il 72 % degli impianti è di categoria A, il 21 % è di categoria B e il 7 % rientra nella categoria C. 6 053 impianti sono stati dichiarati "impianti a basse emissioni"[16] (il 57 % del totale).

Per quanto riguarda le attività dell'EU ETS ulteriormente elencate per le emissioni diverse dal CO_2, le relazioni indicano che sono state rilasciate autorizzazioni per l'alluminio primario e i perfluorocarburi (PFC) in 13 paesi (DE, FR, EL, ES, IS, IT, NL, NO, RO, SE, SI, SK e UK) nonché per la produzione di acido nitrico e N_2O in 21 paesi (tutti ad eccezione di CY, DK, EE, ES, IE, IS, LI, LU, LV, MT e SI). Gli altri settori di produzione di N_2O – la produzione di acido adipico e la produzione di acido gliossilico e di gliossale – sono dichiarati

[13] Con "relazioni a norma dell'articolo 21" si fa riferimento alle relazioni presentate dagli Stati membri sulla base delle prescrizioni di cui all'articolo 21 della direttiva ETS. In tale contesto, l'espressione "paesi partecipanti" o semplicemente "paesi" comprende i 27 Stati membri dell'UE, il Regno Unito e i paesi del SEE (Islanda, Norvegia e Liechtenstein).

[14] Nell'ambito dell'EU ETS, il fattore di emissione della biomassa è fissato a zero se è soddisfatta la definizione del termine "biomassa" e se, in caso di biocarburanti o di bioliquidi, vengono soddisfatti i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE (direttiva sull'energia da fonti rinnovabili). Non devono essere restituite quote per le emissioni pari a zero. Nelle relazioni del 2020 a norma dell'articolo 21, due paesi partecipanti (LV e DK) hanno comunicato solo il contenuto energetico della biomassa pari a zero e non le emissioni effettive. Le loro emissioni non sono pertanto prese in considerazione nel totale fornito.

[15] Gli impianti di categoria C emettono più di 500 000 tonnellate di CO_{2e} all'anno, quelli di categoria B emettono fra 500 000 e 50 000 tonnellate di CO_{2e} all'anno e quelli di categoria A emettono meno di 50 000 tonnellate di CO_{2e} all'anno. Cfr. il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, del 21 giugno 2012, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 181 del 12.7.2012, pag. 30)

[16] Gli impianti a basse emissioni sono una sottocategoria della categoria A in cui rientrano gli impianti che emettono meno di 25 000 tonnellate di CO_{2e} all'anno [cfr. articolo 47, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 601/2012].

rispettivamente in tre (DE, FR e IT) e due (DE e FR) paesi. Soltanto la Norvegia e l'Austria hanno dichiarato di svolgere attività di cattura e stoccaggio di CO_2.

Come nell'ultimo anno, sette paesi (ES, FR, HR, IS, IT, SI e UK) si sono avvalsi della possibilità di escludere emettitori di entità ridotta dall'EU ETS, in linea con quanto previsto dall'articolo 27 della direttiva EU ETS. Le emissioni escluse per il 2019 sono ammontate a 3,81 milioni di tonnellate di CO_2 (circa lo 0,25 % delle emissioni totali dell'EU ETS derivanti da impianti fissi, rispetto allo 0,17 % dell'anno precedente).

Secondo le relazioni del 2020 a norma dell'articolo 21, come negli anni precedenti otto paesi (BE, DK, FR, HR, HU, LI, LT e NL) si sono avvalsi della possibilità di cui all'articolo 13 del regolamento sul monitoraggio e la comunicazione (MRR)[17] per consentire l'uso di piani di monitoraggio semplificati nei casi a basso rischio per impianti fissi. Nel caso di operatori del trasporto aereo a basse emissioni, due paesi (BE e IS) hanno segnalato di aver fatto ricorso a tale disposizione per il 2019.

Nel 2019 è stato comunicato che 611 operatori del trasporto aereo disponevano di un piano di monitoraggio (il 7 % in meno del 2018). Il 50 % (308) di tali operatori era rappresentato da operatori commerciali, mentre il restante 50 % (303) era costituito da operatori non commerciali.[18] Complessivamente 262 (il 43 %) rispondevano ai criteri di "emettitori di entità ridotta" [rispetto a 287 (il 44 %) nel 2018].

[17] Regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, del 21 giugno 2012, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 181 del 12.7.2012, pag. 30).

[18] Un esempio di operatore commerciale del trasporto aereo è una compagnia aerea che si occupa di trasporto di passeggeri e fornisce servizi al pubblico in generale. Un esempio di operatore non commerciale del trasporto aereo è una società che gestisce un velivolo di proprietà privata.

2.2. Il registro dell'Unione e il catalogo delle operazioni dell'Unione europea (EUTL)

Il registro dell'Unione e il catalogo delle operazioni dell'Unione europea (EUTL) registrano la proprietà delle quote di emissione generali e specifiche del settore del trasporto aereo, riportando i quantitativi detenuti nei conti e le transazioni tra conti. Tali sistemi registrano inoltre le emissioni degli impianti fissi e degli operatori del trasporto aereo, nonché la conformità agli obblighi derivanti da tali emissioni. Entrambi i sistemi sono tenuti e aggiornati dalla Commissione, mentre nei paesi partecipanti gli amministratori dei registri nazionali rimangono il punto di contatto per i titolari e i rappresentanti dei conti (società e persone fisiche). Mentre il registro dell'Unione conserva e registra le informazioni sulla conformità, l'EUTL verifica, registra e autorizza automaticamente tutte le transazioni tra conti, garantendo così che tutti i trasferimenti siano conformi alle norme dell'EU ETS.

I dati registrati nel registro dell'Unione e nell'EUTL costituiscono un'importante fonte di informazioni per vari tipi di comunicazioni nell'ambito dell'ETS, ad esempio il calcolo dell'indicatore relativo all'eccedenza della riserva stabilizzatrice del mercato (cfr. capitolo 3.3) e le comunicazioni trasmesse dall'Agenzia europea dell'ambiente. L'EUTL garantisce inoltre la trasparenza nell'EU ETS attraverso la pubblicazione* di informazioni sulla conformità degli impianti fissi e degli operatori del trasporto aereo alle disposizioni dell'ETS e sulle transazioni tra conti

* Le informazioni pubblicate dall'EUTL sono reperibili al seguente indirizzo: https://ec.europa.eu/clima/ets/

Nel 2019 il registro dell'Unione, l'EUTL e il sito web pubblico dell'EUTL sono stati pienamente operativi 24 ore al giorno per 365 giorni, con interruzioni minime, per un totale di 7 ore circa, dovute ad aggiornamenti tecnici.

Dal 1º gennaio 2019 la Commissione ha sospeso[19] tutte le procedure per il Regno Unito relative all'assegnazione gratuita, alla vendita all'asta e allo scambio di crediti internazionali, conformemente alle misure di salvaguardia[20] per proteggere l'integrità ambientale dell'EU ETS nei casi in cui la legislazione dell'UE cessi di applicarsi a uno Stato membro che si ritira dall'UE. Tale sospensione è stata automaticamente revocata il 1º febbraio 2020, quando è entrato in vigore l'accordo sul recesso del Regno Unito[21] dall'UE, che ha garantito che gli impianti e gli operatori del trasporto aereo del Regno Unito si attenessero agli obblighi di conformità derivanti dalle emissioni del 2019 e del 2020.

[19] Decisione C(2018) 8707 della Commissione, del 17 dicembre 2018, che ordina all'amministratore centrale di sospendere temporaneamente l'accettazione, da parte del catalogo delle operazioni dell'Unione europea, delle procedure pertinenti per il Regno Unito in materia di assegnazione a titolo gratuito, vendita all'asta e scambio di crediti internazionali

[20] Regolamento (UE) 2018/208 della Commissione, del 12 febbraio 2018, che modifica il regolamento (UE) n. 389/2013 che istituisce un registro dell'Unione (GU L 39 del 13.2.2018, pag. 3)

[21] Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (2019/C 384 I/01) (GU C 384 I del 12.11.2019, pag. 1).

L'accordo concernente il collegamento dell'EU ETS con l'ETS svizzero[22] è entrato in vigore il 1º gennaio 2020. Per rendere operativo il collegamento tra i sistemi di scambio di quote di emissione, le parti hanno concordato di stabilire una soluzione provvisoria[23] per collegare i due registri e consentire il trasferimento di quote di emissione tra di loro. La soluzione provvisoria è entrata in funzione il 21 settembre 2020.

Nel marzo 2019 è stato adottato il regolamento delegato (UE) 2019/1122[24] della Commissione che stabilisce le norme per il funzionamento del registro dell'Unione nel periodo 2021-2030. L'attuazione tecnica delle nuove norme introdotte dal regolamento è in corso e le nuove funzionalità saranno disponibili nel registro dell'Unione a partire dal 1º gennaio 2021.

3. FUNZIONAMENTO DEL MERCATO DEL CARBONIO NEL 2019

Il presente capitolo fornisce informazioni su aspetti relativi all'offerta e alla domanda di quote di emissione nel quadro dell'EU ETS. La sezione dedicata all'offerta comprende informazioni sul tetto massimo, sulla messa all'asta, sulla deroga alla messa all'asta integrale per la produzione di energia elettrica e calore (articolo 10 quater), sul programma NER 300 e sui preparativi per il Fondo per l'innovazione e il Fondo per la modernizzazione, così come un capitolo sui sistemi di compensazione dei costi indiretti del carbonio e sull'utilizzo di crediti internazionali.

Sul versante della domanda, sono fornite informazioni sulla quantità di emissioni verificate. Si passa quindi a illustrare l'equilibrio fra i diversi elementi di domanda e offerta di quote di emissione nel mercato del carbonio attraverso la riserva stabilizzatrice del mercato (MSR, Market Stability Reserve).

[22] Accordo tra l'Unione europea e la Confederazione svizzera concernente il collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (GU L 322 del 7.12.2017, pag. 3).
[23] https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/markets/docs/decision_201902_swiss_ets_linking.pdf
[24] Regolamento delegato (UE) 2019/1122 della Commissione, del 12 marzo 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il funzionamento del registro dell'Unione (GU L 177 del 2.7.2019, pag. 3)

3.1. Offerta: quote di emissione messe in circolazione

3.1.1. Tetto massimo

Il tetto massimo (cap) è la quantità massima assoluta di gas a effetto serra che può essere emessa da entità contemplate per garantire il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni e deve corrispondere al numero di quote di emissione messe in circolazione in un determinato periodo di scambio. Si applica un tetto massimo comune a livello di UE per tutto l'EU ETS.

Il tetto massimo per il 2013 per le emissioni derivanti da impianti fissi era fissato a 2 084 301 856 quote. Tale tetto massimo diminuisce di anno in anno secondo un fattore di riduzione lineare pari all'1,74 % della quantità totale media di quote di emissione rilasciate ogni anno nel periodo 2008-2012, assicurando così che nel 2020 il numero massimo di quote di emissione a disposizione per l'uso da parte degli impianti fissi sarà inferiore del 21 % rispetto al dato del 2005.

Il tetto massimo per il settore del trasporto aereo era stato originariamente fissato a 210 349 264 quote di emissione del trasporto aereo l'anno, un valore inferiore del 5 % rispetto al livello annuo medio di dette quote nel periodo 2004-2006. Il 1º gennaio 2014 tale tetto massimo è stato aumentato di 116 524 quote di emissione del trasporto aereo per tenere conto dell'adesione della Croazia all'EU ETS. L'obiettivo di tale tetto massimo era quello di rispecchiare la legislazione del 2008*, che includeva nell'EU ETS tutti i voli da, verso e all'interno del SEE. Tuttavia l'ambito di applicazione dell'EU ETS è stato limitato temporaneamente ai voli all'interno del SEE tra il 2013 e il 2016 per consentire all'ICAO di elaborare una misura di portata mondiale finalizzata a stabilizzare ai livelli del 2020 le emissioni generate dal trasporto aereo internazionale. Di conseguenza il numero di quote di emissione del trasporto aereo messe in circolazione nel periodo 2013-2016 è stato notevolmente inferiore al tetto massimo originariamente previsto. Nel 2017, per sostenere lo sviluppo della misura di portata mondiale dell'ICAO, è stata prorogata fino al 2023 la limitazione ai voli intra-SEE (cfr. capitolo 4).

Nella fase 4 dell'EU ETS (2021-2030), il tetto massimo sia per gli impianti fissi sia per il trasporto aereo diminuirà secondo un fattore di riduzione lineare pari al 2,2 %.

* Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra

La tabella 1 illustra i dati relativi al tetto massimo per gli impianti fissi e il numero di quote di emissione del trasporto aereo messe annualmente in circolazione[25] per ciascun anno durante la fase 3 dell'EU ETS.

[25] Il numero di quote di emissione del trasporto aereo messe in circolazione dal 2013 è il risultato di un approccio dal basso verso l'alto iniziato a partire dall'assegnazione gratuita (determinata mediante parametri di riferimento basati sull'attività in relazione alle attività degli operatori nel contesto del SEE). Il numero di quote di emissione messe all'asta è quindi calcolato

Tabella 1: tetto massimo dell'EU ETS nel periodo 2013-2020

Anno	Tetto massimo annuo (impianti)	Quote di emissione del trasporto aereo messe annualmente in circolazione[26]
2013	2 084 301 856	32 455 296
2014	2 046 037 610	41 866 834
2015	2 007 773 364	50 669 024
2016	1 969 509 118	38 879 316
2017	1 931 244 873	38 711 651
2018	1 892 980 627	38 909 585
2019	1 854 716 381	38 946 562
2020	1 816 452 135	

Il 1º febbraio 2020 è entrato in vigore l'accordo sul recesso del Regno Unito dall'Unione europea[27]. La direttiva ETS si applica al Regno Unito fino alla fine del 31 dicembre 2020 e, ai sensi del protocollo su Irlanda e Irlanda del Nord[28], la produzione di energia elettrica ubicata in Irlanda del Nord (NI) rimane nell'EU ETS con i pertinenti diritti e obblighi.

La Commissione ha tenuto conto di questi sviluppi con l'adozione di una decisione[29] relativa al quantitativo unionale adeguato delle quote di emissioni, il 16 novembre 2020. Il grafico 1 sintetizza la riduzione del tetto massimo a seguito dell'aumento del fattore di riduzione lineare al 2,2 % a partire dal 2021, raffigurando al contempo il ruolo dell'immissione di quote nella riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) e dei contributi derivanti dal rinvio delle quote alla MSR (cfr. anche capitolo 3.3).

partendo dal presupposto che l'assegnazione gratuita (comprensiva di una riserva speciale per la distribuzione successiva agli operatori del trasporto aereo in rapida crescita e ai nuovi entranti) dovrebbe essere pari all'85 % del totale e la messa all'asta pari al 15 %.

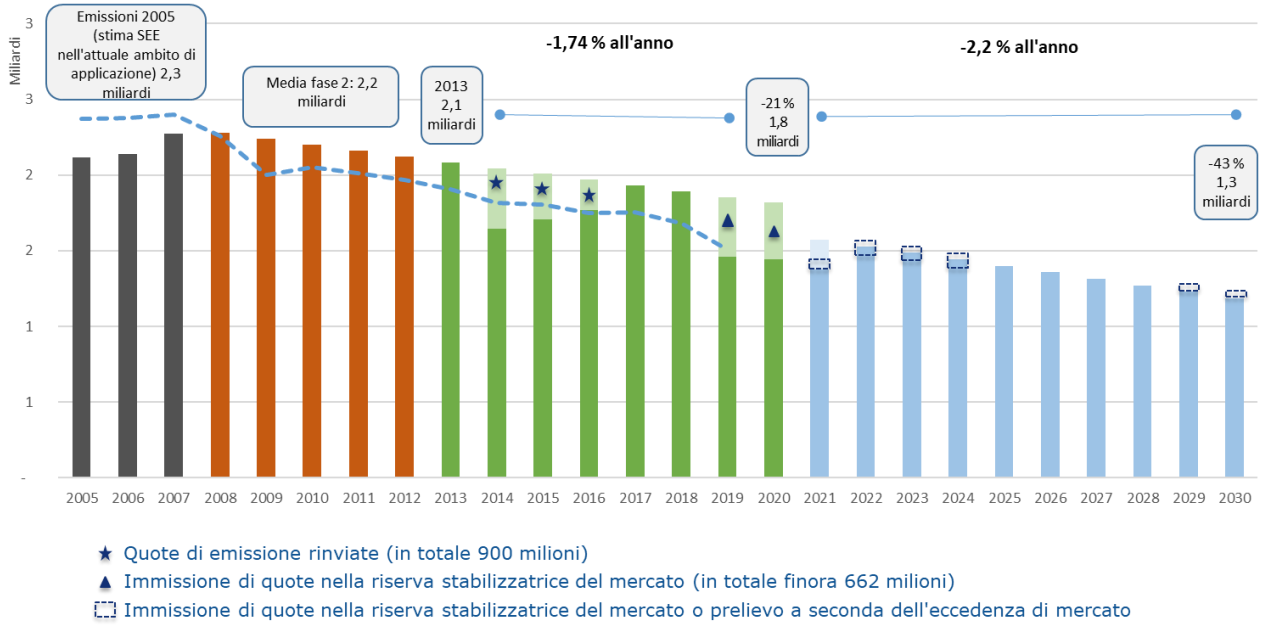
[26] I dati aggiornati comprendono gli scambi di crediti internazionali oltre ai quantitativi oggetto di assegnazione gratuita e ai quantitativi messi all'asta.

[27] https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/eu-uk-withdrawal-agreement_it

[28] https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/eu-uk-withdrawal-agreement/protocol-ireland-and-northern-ireland_it

[29] Decisione C/2020/7704 della Commissione.

Grafico 1: riduzione del tetto massimo con aumento del fattore di riduzione lineare al 2,2 % a partire dal 2021[30]



[30] Il tetto massimo per il 2021-2030 rispecchia la pubblicazione post-BREXIT del volume totale di quote di emissione nel quadro dell'EU ETS, tramite la decisione C/2020/7704 della Commissione. L'impatto degli obiettivi più ambiziosi di riduzione delle emissioni per il 2030, proposti dalla Commissione il 17 settembre 2020 nel piano degli obiettivi climatici sulla legislazione ETS, sarà valutato nel prossimo esercizio di riesame della legislazione in materia di clima.

3.1.2. Quote di emissione rilasciate

3.1.2.1. Assegnazione gratuita

Sebbene nella fase 3 dell'EU ETS la vendita all'asta sia il metodo predefinito per procedere all'assegnazione delle quote di emissione, una quantità significativa di tali quote è stata assegnata a titolo gratuito agli impianti industriali per scongiurare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio (una situazione nella quale le imprese trasferiscono la produzione in paesi terzi con vincoli meno stringenti sulle emissioni di gas a effetto serra, determinando un potenziale aumento delle loro emissioni totali). Si applicano i seguenti principi:

- la produzione di energia elettrica non può ricevere quote di emissione gratuite;
- le quote di emissione gratuite al settore manifatturiero sono distribuite in base a norme armonizzate a livello dell'UE;
- l'assegnazione gratuita si basa su parametri di riferimento relativi alle prestazioni per rafforzare gli incentivi a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e a promuovere l'innovazione e premiare gli impianti più efficienti;
- è stata stabilita una riserva per i nuovi entranti (NER) a livello dell'UE riguardante i nuovi impianti industriali e gli impianti che sono stati oggetto di ampliamenti sostanziali della capacità, pari al 5 % del quantitativo totale delle quote di emissione per la fase 3.

I settori e sottosettori che si ritiene siano esposti a un rischio significativo di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio sono inclusi in un elenco pertinente*. In origine l'elenco riguardava il periodo 2015-2019 ma la direttiva EU ETS riveduta ne ha prorogato la validità fino al 31 dicembre 2020.

Nella fase 3, poiché la domanda di assegnazione gratuita ha superato il quantitativo disponibile, l'assegnazione a tutti gli impianti rientranti nell'EU ETS è stata ridotta della stessa percentuale attraverso l'applicazione di un "fattore di correzione transettoriale (CSCF, cross-sectoral correction factor)"**. Nel 2017 sono stati sottoposti a revisione i valori originali del CSCF.***

* L'attuale elenco relativo alla rilocalizzazione del carbonio è disponibile al seguente indirizzo: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:32014D0746

** Decisione della Commissione 2013/448/UE (GU L 240 del 7.9.2013, pag. 27).

*** Decisione della Commissione 2017/126/UE (GU L 19 del 25.1.2017, pag. 93).

Nella fase 3 il 43 % circa del quantitativo totale di quote di emissione disponibili è assegnato a titolo gratuito, mentre ammonta al 57 % la percentuale di quote di emissione che gli Stati membri metteranno all'asta.

La riserva iniziale per i nuovi entranti (NER), dopo la detrazione di 300 milioni di quote di emissione da destinare al programma NER 300 finalizzato al sostegno dell'innovazione, consisteva in 480,2 milioni di quote di emissione. Fino a giugno del 2020 erano stati accantonati 171,1 milioni di quote di emissione per 1 089 impianti per tutta la durata della fase 3. La restante NER ammonta a 309,1 milioni di quote di emissione. Sebbene si prevedano modifiche alle assegnazioni fino al termine della fase 3, un numero significativo di tali quote di emissione non sarà assegnato. Al termine della fase 3, le quote di emissione non assegnate della NER per la fase 3 saranno integrate nella riserva stabilizzatrice del mercato (MSR, Market Stability Reserve), di cui 200 milioni saranno integrate nella NER per la fase 4.

Fino alla fine di giugno 2020 l'assegnazione gratuita originariamente approvata fino al termine della fase 3 è stata ridotta di circa 570 milioni di quote di emissione a causa della chiusura o della riduzione della produzione o della capacità di produzione degli impianti.

Tabella 2: numero di quote di emissione (in milioni) assegnate a titolo gratuito al settore industriale dal 2013 a giugno 2020[31]

	2013	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Assegnazione gratuita[32] **(EU27+Regno Unito+Stati EFTA-SEE)**	903,0	874,8	847,6	821,3	796,2	771,9	748,1[33]	724,8
Assegnazione dalla riserva per i nuovi entranti (investimenti in nuovi settori e ampliamento della capacità produttiva)	11,7	15,2	18,9	22,7	24,4	26,0	26,5	25,4
Quote di emissione gratuite che rimangono non assegnate a causa di interruzione dell'attività o riconversione della produzione o modifica della capacità produttiva	40,6	59,5	73,1	70,5	79,1	83,4	79,8	84,6

[31] Sebbene negli anni precedenti fossero basati sulle notifiche trasmesse dagli Stati membri fino alla fine di giugno del rispettivo anno, nella relazione di quest'anno i dati si basano sul registro dell'Unione con una data limite del 30 giugno 2020. Questo nuovo approccio è stato scelto per riflettere più accuratamente le assegnazioni man mano che avvengono e sono registrate nel registro dell'Unione.

[32] Importo iniziale, prima dell'applicazione delle riduzioni indicate in appresso.

[33] L'assegnazione relativa al Regno Unito (48,0 milioni di quote di emissione del totale per il 2019), sospesa nel 2019 a motivo delle misure di salvaguardia per tutelare l'integrità ambientale dell'EU ETS, è ripresa nel 2020.

Per prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, l'assegnazione gratuita di quote continuerà dopo il 2020, sulla base dei valori dei parametri di riferimento ricavati considerando le prestazioni del 10 % degli impianti dell'UE più efficienti. Nel febbraio 2019 la Commissione ha adottato l'elenco relativo alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per il 2021-2030[34], che sarà valido per tutto il periodo. L'elenco specifica quali settori industriali beneficiano di una quota più elevata di assegnazioni gratuite.

Per rispecchiare il progresso tecnologico e l'innovazione, i valori di riferimento saranno aggiornati nel periodo 2021-2025 e 2026-2030, sulla base di dati reali. L'atto delegato sulla revisione delle norme in materia di assegnazione gratuita delle quote per il 2021-2030 è stato adottato nel dicembre 2018[35]. Si prevede che il regolamento di esecuzione concernente i valori riveduti dei parametri di riferimento da applicare nel periodo 2021–2025 sarà adottato entro la fine del 2020 (cfr. appendice 6 dell'allegato).

Nella fase 4, le assegnazioni ai singoli impianti saranno soggette ad adeguamenti in modo tempestivo per tenere conto di aumenti e cali significativi nell'operazione. Per evitare manipolazioni e abusi del sistema di adeguamento delle assegnazioni nonché per evitare oneri amministrativi indebiti, la Commissione ha adottato un atto di esecuzione che definisce ulteriori modalità di adeguamento nell'ottobre del 2019[36] (cfr. appendice 6 dell'allegato).

3.1.2.2. Vendita all'asta delle quote di emissione

La vendita all'asta rappresenta la modalità standard per l'assegnazione delle quote di emissione. Le aste primarie sono disciplinate dal regolamento sulle vendite all'asta* che specifica i tempi, la gestione e altri aspetti delle modalità di svolgimento delle vendite all'asta al fine di garantire un processo aperto, trasparente, armonizzato e non discriminatorio.

* Regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione, del 12 novembre 2010, relativo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote di emissioni dei gas a effetto serra a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità (GU L 302 del 18.11.2010, pag. 1).

Le aste del 2019 si sono svolte sulla piattaforma d'asta EEX, che effettua vendite all'asta nella sua veste di piattaforma d'asta comune per i 25 Stati membri che partecipano a una procedura di aggiudicazione congiunta, per la Polonia che ha rinunciato alla procedura di aggiudicazione congiunta ma non ha ancora designato una piattaforma d'asta distinta e per la Germania come piattaforma d'asta indipendente.

[34] Decisione delegata (UE) 2019/708 della Commissione, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2019:120:FULL&from=IT
[35] Regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2019:059:FULL&from=IT
[36] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1842 della Commissione, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32019R1842&qid=1604395501095

La EEX ha iniziato a effettuare vendite all'asta per l'Islanda, il Liechtenstein e la Norvegia nel giugno 2019, dopo che l'accordo SEE è stato modificato per consentire loro di partecipare all'accordo sugli appalti comuni per la piattaforma d'asta comune. In accordo con i tre paesi, i volumi d'asta per il 2013-2018 sono stati ripartiti tra il 2019 e il 2020 per garantire un'offerta stabile e prevedibile di quote di emissioni sul mercato.

Conformemente alle misure di salvaguardia adottate per tutelare l'integrità ambientale del sistema EU ETS[37], nel 2019 nessuna quota di emissione è stata messa all'asta per conto del Regno Unito. Con l'entrata in vigore dell'accordo sul recesso il 1º febbraio 2020, le aste per il Regno Unito sono riprese il 4 marzo 2020 e hanno luogo sulla piattaforma d'asta ICE. Il quantitativo incluso nel calendario d'asta del Regno Unito per il 2020 corrisponde ai volumi combinati che saranno messi all'asta per gli anni civili 2019 e 2020.

Al 30 giugno 2020 erano state realizzate oltre 1 700 vendite all'asta. La tabella 3 fornisce una panoramica dei volumi di quote di emissione[38] vendute all'asta da EEX e ICE fino al 30 giugno 2020, comprensive delle aste anticipate[39] delle quote di emissione generali.

Tabella 3: volume totale di quote di emissione della fase 3 messe all'asta dal 2012 al 30 giugno 2020[40]

Anno	Quote di emissione generali	Quote di emissione del trasporto aereo
2012	89 701 500	2 500 000
2013	808 146 500	0
2014	528 399 500	9 278 000
2015	632 725 500	16 390 500
2016	715 289 500	5 997 500
2017	951 195 500	4 730 500
2018	915 750 000	5 601 500
2019	588 540 000	5 502 500
2020 (fino al 30 giugno 2020)	360 446 000	3 371 500

Fonte: EEX

[37] Decisione C(2018) 8707 della Commissione, del 17 dicembre 2018, che ordina all'amministratore centrale di sospendere temporaneamente l'accettazione, da parte del catalogo delle operazioni dell'Unione europea, delle procedure pertinenti per il Regno Unito in materia di assegnazione a titolo gratuito, vendita all'asta e scambio di crediti internazionali.
[38] I volumi delle quote di emissione generali sono stati determinati tenendo conto della decisione n. 1359/2013/UE. I volumi delle quote di emissione del trasporto aereo sono stati determinati tenendo conto della decisione n. 377/2013/UE e del regolamento (UE) n. 421/2014.
[39] Le aste anticipate delle quote di emissione della fase 3 sono state effettuate nel 2012, tenuto conto della pratica commerciale diffusa nel settore dell'energia elettrica di vendere l'energia elettrica con contratti a termine e acquistare le materie prime necessarie (incluse le quote di emissione) al momento della vendita dell'energia prodotta.
[40] La tabella comprende i volumi d'asta per UE27 + Regno Unito + SEE.

L'entrata in funzione della riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) nel gennaio 2019 ha ridotto sostanzialmente l'offerta di quote di emissione messe all'asta, come si evince dalla tabella 3. Le aste si sono svolte in generale senza problemi e i prezzi di aggiudicazione sono stati di norma strettamente allineati ai prezzi del mercato secondario.

Tra gennaio del 2019 e giugno del 2020 tre aste sono state annullate perché il prezzo di riserva non era stato rispettato o perché il volume totale delle offerte era inferiore al volume messo all'asta, conformemente alle norme pertinenti del regolamento sulle vendite all'asta. Considerando queste tre aste, dalla fine del 2012 sono state annullate complessivamente 15 aste su più di 1 700 realizzate. Il grafico 2 fornisce una panoramica dei prezzi di aggiudicazione dal 2013 al 30 giugno 2020:

Grafico 2: prezzo di aggiudicazione delle vendite all'asta di quote di emissione generali dal 2013 al 30 giugno 2020



___ Prezzo di aggiudicazione

Fonte: EEX

Il numero di partecipanti alle aste di quote di emissione generali dal 2013 al 30 giugno 2020 è riportato nell'appendice 2. Le piattaforme d'asta pubblicano tempestivamente i risultati dettagliati di ciascuna asta su siti web dedicati. Ulteriori informazioni sull'andamento delle aste, nonché sulla partecipazione, sui coefficienti di copertura e sui prezzi sono reperibili nelle relazioni degli Stati membri pubblicate sul sito web della Commissione[41].

I proventi totali generati dagli Stati membri, dal Regno Unito e dai paesi del SEE attraverso le aste tra il 2012 e il 30 giugno 2020 hanno superato i 57 miliardi di EUR (cfr. le tabelle 2.1 e 2.2 nell'appendice 2). Nel solo 2019 i proventi totali generati sono stati pari a oltre 14 miliardi di EUR, mentre nella prima metà del 2020 hanno raggiunto i 7,9 miliardi di EUR. La direttiva EU ETS prevede che almeno il 50 % dei proventi della vendita all'asta, inclusi

[41] http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/auctioning/documentation_it.htm

tutti i proventi generati dalle quote di emissione distribuite ai fini della solidarietà e della crescita e tutti i proventi generati dalle quote di emissioni rilasciate per il trasporto aereo[42], sia usato dagli Stati membri per scopi legati al clima e all'energia.

Secondo le informazioni comunicate alla Commissione dagli Stati membri, nel 2019 gli Stati membri hanno speso o previsto di spendere complessivamente il 77 % di tali proventi per scopi specifici legati al clima e all'energia. Nel periodo 2013-2019, circa il 78 % dei proventi delle vendite all'asta è stato speso per tali scopi. Mentre una piccola parte di questo importo (circa 1,9 miliardi o il 4 % dei proventi totali generati in questo periodo) è stata spesa per scopi legati al clima e all'energia a livello internazionale, la maggior parte dei proventi delle vendite all'asta nella fase 3 è stata spesa per scopi legati al clima e all'energia a livello nazionale (per lo più su energie rinnovabili, efficienza energetica e trasporto sostenibile).[43]

Nel 2019 il regolamento sulle vendite all'asta è stato modificato[44], al fine di stabilire il quadro per la vendita all'asta delle quote di emissione e la gestione dei progetti nell'ambito del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione nella fase 4. La modifica riflette anche la classificazione delle quote EU ETS come strumenti finanziari a norma della direttiva 2014/65/UE relativa ai mercati degli strumenti finanziari (MiFID2).

Nel maggio 2020 la Commissione ha pubblicato un invito[45] a partecipare all'appalto per designare la terza piattaforma d'asta comune dell'EU ETS, che venderà all'asta le quote di emissione di 25 Stati membri e dei 3 Stati EFTA-SEE, nonché le quote di emissione per il Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione. Le aste della terza piattaforma d'asta comune dovrebbero incominciare all'inizio del 2021.

[42] Articolo 3 quinquies, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.
[43] Informazioni più dettagliate sull'utilizzo dei proventi della vendita all'asta figurano nella relazione 2020 sui progressi dell'azione per il clima dell'UE.
[44] Regolamento delegato (UE) della Commissione, del 28 agosto 2019, recante modifica del regolamento (UE) n. 1031/2010 per allineare la vendita all'asta delle quote alle norme dell'EU ETS per il periodo 2021-2030 e al riconoscimento delle quote quali strumenti finanziari ai sensi della direttiva 2014/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio
[45] https://etendering.ted.europa.eu/cft/cft-display.html?cftId=6456

3.1.2.3. Deroga alla messa all'asta integrale per la produzione di energia elettrica e calore

L'articolo 10 quater della direttiva EU ETS introduce una deroga alla norma generale di vendita all'asta per sostenere gli investimenti nella modernizzazione del settore dell'energia elettrica in taluni Stati membri dell'UE a basso reddito. Otto dei dieci Stati membri ammissibili* si sono avvalsi di tale deroga nella fase 3 e hanno assegnato agli impianti di produzione di energia elettrica un numero di quote di emissione gratuite, purché fossero stati effettuati gli investimenti corrispondenti.
Le quote di emissione gratuite ai sensi dell'articolo 10 quater sono detratte dal quantitativo che lo Stato membro in questione dovrebbe altrimenti mettere all'asta. Il principio generale è che i produttori di energia elettrica possono vedersi assegnare quote di emissione gratuite di un valore equivalente a quello degli investimenti che effettuano nell'ambito dei loro piani nazionali d'investimento, ovvero ai pagamenti erogati a favore di un fondo nazionale tramite il quale tali investimenti sono finanziati, in base alle norme nazionali per l'attuazione della deroga. Poiché l'assegnazione di quote di emissione a titolo gratuito ai produttori di energia elettrica a norma dell'articolo 10 quater della direttiva ETS comporterebbe in linea di principio un aiuto di Stato, i sistemi nazionali per l'applicazione della deroga ai sensi dell'articolo 10 quater sono stati autorizzati nel quadro della disciplina sugli aiuti di Stato e devono rispettare le prescrizioni degli orientamenti relativi agli aiuti di Stato. L'assegnazione ha luogo sulla base delle comunicazioni annuali alla Commissione e dell'autorizzazione da parte di quest'ultima.**
L'assegnazione gratuita per un periodo transitorio a norma dell'articolo 10 quater continuerà a essere disponibile nella fase 4 ma si baserà su disposizioni rafforzate in materia di trasparenza e gli Stati membri ammissibili avranno la possibilità di utilizzare, interamente o in parte, la propria assegnazione ai sensi dell'articolo 10 quater per sostenere investimenti nel quadro del Fondo per la modernizzazione (cfr. capitolo 3.1.2.6). Sulla base delle informazioni trasmesse alla Commissione dagli Stati membri, il ricorso all'articolo 10 quater sarà limitato nella prossima fase e solo la Bulgaria, la Romania e l'Ungheria hanno scelto di applicare la deroga. Gli altri Stati membri ammissibili***, tra cui la Polonia e la Cechia, che nella fase 3 avevano i maggiori volumi di assegnazioni transitorie a titolo gratuito, hanno deciso di non ricorrere più alla deroga.

* Nella fase 3, Bulgaria, Cechia, Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Romania e Ungheria potevano beneficiare della deroga. Malta e Lettonia hanno deciso di non farne uso.

** Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra dopo il 2012 (GU C 158 del 5.6.2012, pag. 4).

*** Nella fase 4, Bulgaria, Cechia, Croazia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria possono beneficiare della deroga.

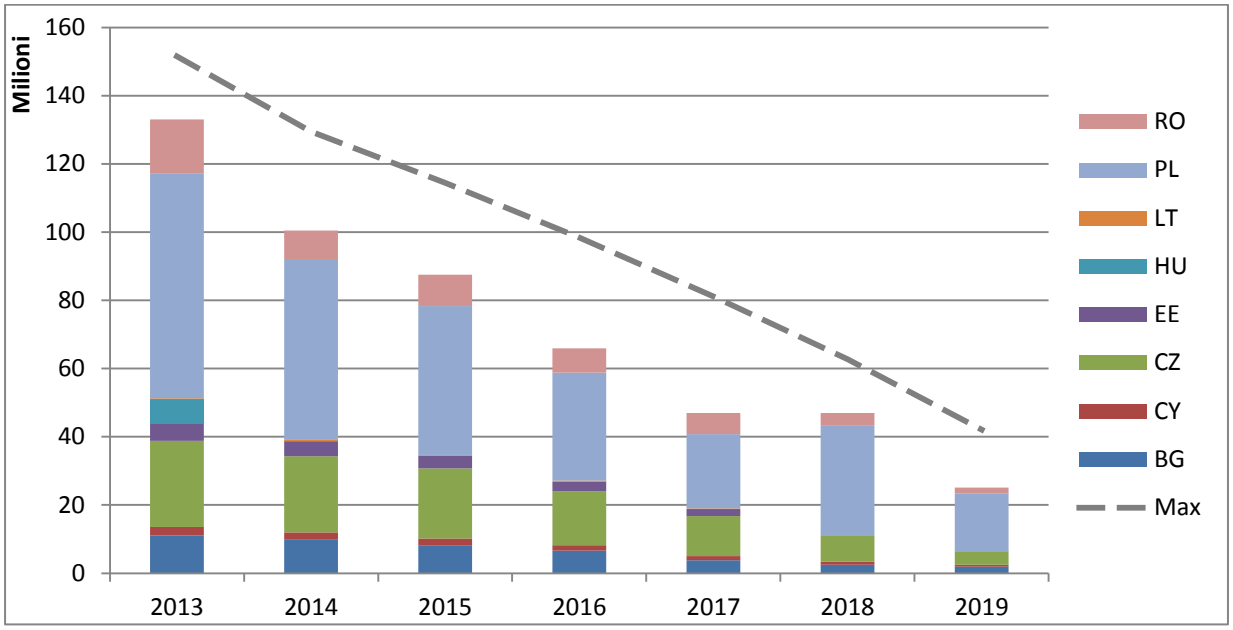
Il valore complessivo del sostegno agli investimenti notificato in relazione agli anni 2009-2019 ammonta a circa 13,1 miliardi di EUR. Circa l'83 % di detto importo è stato destinato ad opere di miglioria e ammodernamento delle infrastrutture, mentre il resto degli investimenti ha riguardato la diversificazione del mix energetico e le tecnologie pulite.

Il numero di quote di emissione assegnate a titolo gratuito ai produttori di energia elettrica nel 2019 è indicato nella tabella 1.1 dell'appendice 1 dell'allegato, mentre il numero massimo di quote di emissione annuali è indicato nella tabella 1.2 dell'appendice 1.

Le quote di emissione che rimangono non assegnate dalla fase 3 possono essere messe all'asta oppure, sulla base delle disposizioni della direttiva EU ETS, possono essere assegnate nel periodo 2021-2030 ad investimenti di cui all'articolo 10 quater selezionati mediante procedura di gara competitiva o al Fondo per la modernizzazione. Mentre l'Ungheria ha scelto di trasferire le proprie quote di emissione non assegnate di cui all'articolo 10 quater dalla fase 3 al volume di cui all'articolo 10 quater nella fase 4, la maggior parte degli altri Stati membri ha deciso di mettere all'asta le quote di emissione rimanenti. La Romania si è avvalsa di entrambe le opzioni, trasferendo parte delle sue quote di emissione non assegnate alla fase 4 e mettendone una parte all'asta.

Il grafico 3 mostra il numero di quote di emissione di cui all'articolo 10 quater che sono state assegnate per il periodo 2013-2019 per Stato membro.

Grafico 3: numero di quote di emissione assegnate a titolo gratuito a norma dell'articolo 10 quater[46]

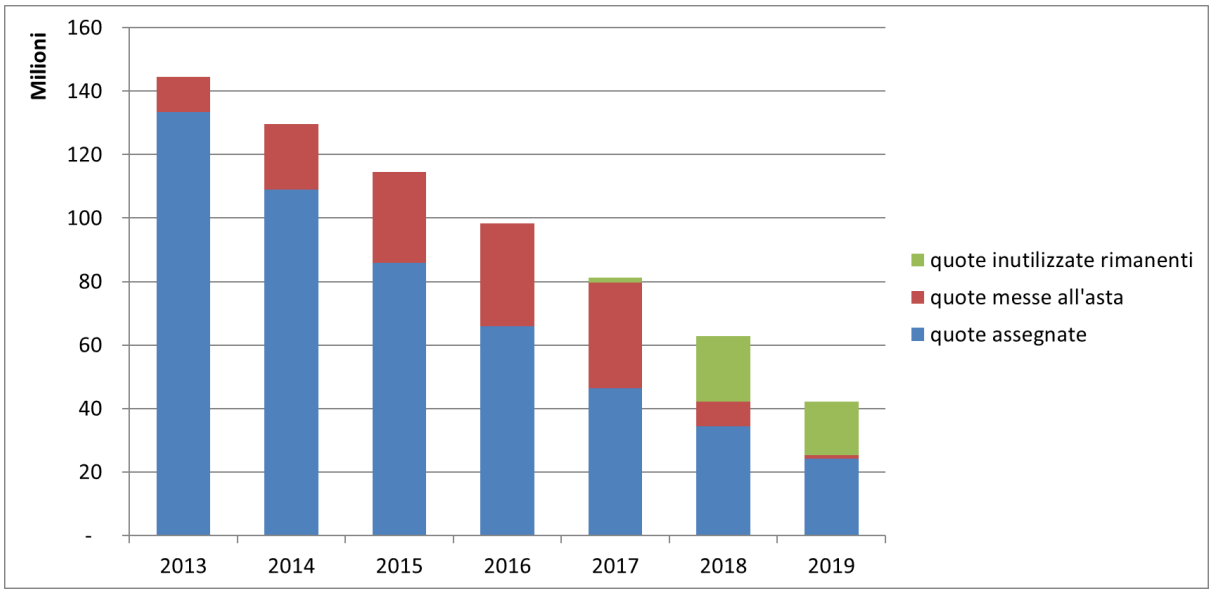


Fonte: DG Azione per il clima

Il grafico 4 mostra, per le quote di emissione di cui all'articolo 10 quater, in che misura dette quote di ciascun anno di assegnazione della fase 3 sono state assegnate, aggiunte a quelle messe all'asta o rimaste inutilizzate.

[46] Il numero di quote di emissione di cui all'articolo 10 quater incluso in questo grafico può comprendere le quote di emissione rilasciate con un ritardo per gli anni precedenti. In questo caso, i quantitativi pertinenti per anno hanno un riscontro nell'EUTL.

Grafico 4: distribuzione delle quote di emissione (assegnate, messe all'asta, inutilizzate rimanenti)[47]



Fonte: DG Azione per il clima

La tabella 4 mostra il numero di quote di emissione di cui all'articolo 10 quater inutilizzate che sono state messe all'asta nel periodo 2013-2020, nonché il numero di quote di emissione rimaste inutilizzate dopo l'anno di assegnazione 2019 che saranno messe all'asta nel 2021, trasferite per l'assegnazione a norma dell'articolo 10 quater nella fase 4 o trasferite al Fondo per la modernizzazione.

Tabella 4: trattamento delle quote di emissione inutilizzate di cui all'articolo 10 quater per gli anni di assegnazione 2013-2019[48]

Stato membro	Numero di quote di emissione di cui all'articolo 10 quater (in milioni)	Numero di quote di emissione rimaste inutilizzate di cui all'articolo 10 quater (in milioni)
BG	**9,8**	**0,5**
CY	**0,0**	**0,0**
CZ	**0,4**	**0,0**
EE	**2,9**	**0,0**
LT	**1,2**	**0,1**
PL	**105,3**	**34,7**
RO	**15,4**	**3,6**
HU	**0**	**0,9**
Totale	**135,0**	**39,7**

Fonte: DG Azione per il clima

[47] I dati includono gli importi da mettere all'asta fino al calendario delle aste del 2020 incluso.
[48] I dati includono gli importi da mettere all'asta fino al calendario delle aste del 2020 incluso (a partire dagli anni di assegnazione 2013-2019).

Il numero di quote di emissione non assegnate che sono state messe all'asta (o per cui è prevista la messa all'asta) dagli Stati membri a norma della deroga di cui all'articolo 10 quater per il periodo 2013-2021 è indicato nella tabella 1.3 dell'appendice 1 dell'allegato.

3.1.2.4. Programma NER 300

Il NER 300 è un programma di finanziamento su vasta scala di progetti dimostrativi di tecnologie energetiche innovative a basse emissioni di carbonio. Il programma è finalizzato alla dimostrazione, su scala commerciale a livello dell'Unione europea, di tecnologie di cattura e stoccaggio del carbonio (CCS) nonché di tecnologie innovative basate sulle energie rinnovabili (RES) rispettose dell'ambiente. Il NER 300 è stato finanziato tramite la monetizzazione di 300 milioni di quote di emissione provenienti dalla NER. I fondi sono stati stanziati a favore di progetti selezionati tramite due tornate di inviti a presentare proposte tenutesi nei mesi di dicembre 2012 e luglio 2014.

A fronte di detti due inviti del programma NER 300, sono stati aggiudicati 38 progetti RES e 1 progetto CCS, che hanno interessato 20 Stati membri dell'UE per un importo di 2,1 miliardi di EUR. Al 31 dicembre 2019 sono operativi 9 progetti: il progetto di bioenergia Verbiostraw in Germania, i progetti di eoliche a terra Windpark Blaiken in Svezia e Windpark Handalm in Austria, i progetti di eoliche offshore Veja Mate e Nordsee One in Germania, il progetto di reti intelligenti Puglia Active Network in Italia, i progetti di eoliche offshore galleggianti Vertimed in Francia e Windfloat in Portogallo, nonché il progetto di energia solare concentrata Minos in Grecia. Un progetto, ossia il progetto italiano di bioenergia BEST, è considerato ultimato.

Per altri tre progetti del secondo invito sono in corso i preparativi affinché possano diventare operativi entro il 30 giugno 2021. Dato il difficile contesto economico e politico sviluppatosi dall'istituzione del programma NER 300, 22 progetti non sono stati in grado di ottenere un sostegno finanziario supplementare sufficiente e sono stati ritirati, sbloccando un importo totale di 1,455 miliardi di EUR. Quattro ulteriori progetti sono in diverse fasi di sviluppo.

La decisione NER 300 modificata[49] ha consentito il reinvestimento dei fondi svincolati dai progetti annullati del primo invito a presentare proposte (finora 708,7 milioni di EUR) a favore di strumenti finanziari esistenti - i progetti dimostrativi sull'energia InnovFin (InnovFin EDP) e lo strumento di debito del meccanismo per collegare l'Europa (CEF DI), entrambi gestiti dalla Banca europea per gli investimenti. Ciò consentirà di massimizzare i benefici del programma NER 300 e di incentivare ulteriori investimenti privati nell'innovazione a basse emissioni di carbonio.

[49] Decisione (UE) 2017/2172 della Commissione, del 20 novembre 2017, che modifica la decisione 2010/670/UE per quanto riguarda l'utilizzo delle entrate non erogate nel primo ciclo di inviti a presentare proposte.

Nel periodo oggetto della relazione sono stati selezionati due nuovi progetti per beneficiare dei fondi non spesi del programma NER 300 nell'ambito dell'InnovFin EDP, con un sostegno pari a circa 95 milioni di EUR (cfr. appendice 8 dell'allegato).

L'aiuto allo sviluppo dei progetti nell'ambito dello strumento InnovFin è a disposizione anche dei promotori per aumentare la maturità dei loro progetti. Tre progetti sul clima hanno di recente beneficiato di un finanziamento per l'aiuto allo sviluppo pari a 692 000 EUR finanziato dai fondi non erogati del programma NER 300. Questi progetti, in Svezia, Italia e Paesi Bassi, affrontano il problema dei cambiamenti climatici sviluppando impianti di dimostrazione innovativi e unici nel loro genere (cfr. appendice 8 dell'allegato)

Infine, nell'ambito dello strumento di debito del meccanismo per collegare l'Europa, è stato concesso un sostegno di circa 34 milioni di EUR proveniente dai fondi non erogati del programma NER 300 a tre progetti innovativi di trasporto pulito realizzati in Italia e in Germania (cfr. appendice 8 dell'allegato).

I fondi svincolati dai progetti annullati del secondo invito (finora 746 milioni di EUR) si sommeranno alle risorse disponibili per il Fondo per l'innovazione.

Tabella 5: progetti NER 300 aggiudicati nell'ambito del primo e del secondo invito a presentare proposte[50]

	Primo invito a presentare proposte	**Secondo invito a presentare proposte**
Progetti in preparazione	0	6
Progetti in fase di revisione dello stato	1	0
Progetti in esecuzione	8	1
Progetti ultimati	1	0
Progetti ritirati	10	12
Totale	20	19

Fonte: DG Azione per il clima

[50] In linea con la decisione della Commissione 2010/670/UE, i progetti aggiudicati nell'ambito del primo invito a presentare proposte dovevano pervenire a una decisione di investimento definitiva entro la fine del 2016, mentre per i progetti aggiudicati nell'ambito del secondo invito tale decisione doveva essere adottata entro la fine del mese di giugno 2018.

3.1.2.5. Il Fondo per l'innovazione

Il Fondo per l'innovazione costituisce uno dei due fondi a basse emissioni di carbonio creati dalla direttiva EU ETS per il periodo 2021-2030. Il Fondo per l'innovazione sosterrà, su base concorrenziale, i primi sviluppi del mercato e la dimostrazione su scala commerciale di tecnologie innovative e innovazioni pionieristiche in settori interessati dall'EU ETS, compresi le energie rinnovabili innovative, le industrie ad alta intensità energetica, la cattura, lo stoccaggio e l'utilizzo del carbonio (CCUS), lo stoccaggio dell'energia, nonché i prodotti sostitutivi e i progetti transettoriali. Tale fondo sarà finanziato mediante la vendita all'asta di 450 milioni di quote di emissione e le entrate non erogate nel secondo ciclo di inviti a presentare proposte del programma NER 300.

Il primo invito a presentare proposte[51] nell'ambito del Fondo per l'innovazione è stato lanciato nel luglio 2020. L'invito è aperto a progetti in settori ammissibili di tutti gli Stati membri dell'UE, della Norvegia e dell'Islanda. In questo ambito saranno erogate sovvenzioni per un totale di 1 miliardo di EUR a favore di progetti su larga scala in materia di tecnologie pulite con costi di capitale superiori a 7,5 milioni di EUR. Il Fondo per l'innovazione concederà sovvenzioni in modo flessibile, sulla base di tappe intermedie specifiche per progetto, e può sostenere fino al 60 % dei costi connessi all'innovazione. Le sovvenzioni del fondo possono essere combinate con altre iniziative di finanziamento pubblico, quali gli aiuti di Stato o altri programmi di finanziamento dell'UE. Il primo invito a presentare proposte sarà seguito da inviti regolari fino al 2030, per aiutare le imprese a investire e a introdurre sul mercato soluzioni pionieristiche in materia di tecnologie pulite - necessarie per conseguire la neutralità climatica dell'UE nel 2050.

I valutatori esterni indipendenti valuteranno i progetti sulla base di una serie esaustiva di criteri: la prevenzione delle emissioni di gas a effetto serra, il potenziale di innovazione, la maturità finanziaria, tecnica e operativa dei progetti, nonché il loro potenziale in termini di espansione e di efficienza sotto il profilo dei costi.

Per i progetti ritenuti promettenti ma non ancora sufficientemente maturi, l'invito prevede un bilancio di 8 milioni di EUR finalizzato al sostegno dello sviluppo dei progetti.

I progetti possono fare domanda tramite il portale dei finanziamenti e delle gare d'appalto dell'UE[52]. Termine ultimo per la presentazione delle domande per la prima fase: 29 ottobre 2020. I richiedenti saranno informati dei risultati della valutazione e saranno invitati a presentare una domanda completa oppure riceveranno assistenza per lo sviluppo del progetto nel primo trimestre del 2021. Le informazioni sui risultati della valutazione della seconda fase saranno fornite nel quarto trimestre del 2021. Le sovvenzioni saranno concesse alla fine del 2021.

[51] L'invito a presentare proposte è accessibile al seguente indirizzo: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/innovfund-lsc-2020-two-stage

[52] https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/home

Inoltre la Commissione prevede di lanciare un invito mirato a favore dei progetti su piccola scala entro la fine del 2020.

3.1.2.6. Fondo per la modernizzazione

Il Fondo per la modernizzazione è il secondo dei due fondi a basse emissioni di carbonio creati dalla direttiva EU ETS per la fase 4. Tale fondo sosterrà gli investimenti per modernizzare il settore energetico e i sistemi energetici più ampi in 10 Stati membri a reddito più basso.[53] Il fondo entrerà in funzione a partire dal 2021.

Le risorse finanziarie del Fondo per la modernizzazione sono ripartite tra gli Stati membri beneficiari sulla base dell'articolo 10, lettera d) e dell'allegato II ter della direttiva ETS. La Romania, la Lituania, la Cechia, la Croazia, l'Ungheria e la Slovacchia hanno inoltre deciso di trasferire un maggior numero di quote per aumentare le loro percentuali del Fondo per la modernizzazione. Di conseguenza il fondo dispone complessivamente di quasi 650 milioni di quote.

La direttiva ETS definisce i settori prioritari per gli investimenti, ossia la produzione e l'uso di energia elettrica ricavata da fonti rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica (fatta eccezione degli impianti a combustibili fossili), lo stoccaggio dell'energia, la modernizzazione delle reti energetiche e una transizione equa nelle regioni dipendenti dal carbonio. Almeno il 70 % delle risorse del Fondo per la modernizzazione deve essere destinato a investimenti prioritari. Gli investimenti nei settori non prioritari saranno soggetti a una valutazione più approfondita da parte della Banca europea per gli investimenti (BEI) e al voto di un comitato per gli investimenti composto dagli Stati membri, dalla BEI e dalla Commissione.

La Commissione ha adottato l'atto di esecuzione[54] per quanto riguarda il funzionamento del Fondo per la modernizzazione nel luglio 2020. L'atto di esecuzione stabilisce una procedura snella nella quale gli Stati membri beneficiari sono responsabili della selezione, del finanziamento e della comunicazione degli investimenti e devono rispettare le norme applicabili in materia di aiuti di Stato. La Commissione sarà responsabile delle decisioni di esborso, a seguito della valutazione da parte della BEI.

[53] Bulgaria, Cechia, Croazia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria.
[54] Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1001 della Commissione, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R1001&from=EN

3.1.2.7. Compensazione dei costi indiretti del carbonio

Oltre all'assegnazione gratuita armonizzata a livello dell'UE per coprire i costi diretti del carbonio, gli Stati membri dell'UE possono concedere aiuti di Stato per compensare alcune industrie ad alta intensità di energia elettrica a fronte dei costi indiretti del carbonio, ossia i costi derivanti dall'aumento dei prezzi dell'energia elettrica dovuto al fatto che i produttori di energia elettrica riversano sui consumatori i costi di acquisto delle quote di emissione.

Per ridurre al minimo le distorsioni della concorrenza nel mercato interno, aumentare la trasparenza e mantenere l'obiettivo dell'EU ETS di procedere ad una decarbonizzazione efficace in termini di costi, la Commissione ha adottato orientamenti relativi agli aiuti di Stato nell'ambito dell'EU ETS*, in vigore fino al termine del 2020. Tali orientamenti individuano, *tra l'altro*, i settori ammissibili e gli importi massimi per la compensazione di costi indiretti del carbonio.

In vista dell'imminente scadenza degli attuali orientamenti, la Commissione ha sottoposto a revisione gli orientamenti relativi agli aiuti di Stato nell'ambito dell'EU ETS per il periodo 2021-2030. I nuovi orientamenti relativi agli aiuti di Stato** sono stati adottati il 21 settembre 2020 (cfr. anche appendice 6 dell'allegato).

* Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra dopo il 2012 (GU C 158 del 5.6.2012, pag. 4)

** Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra dopo il 2021 (GU C 317 del 25.9.2020, pag. 5)

Ad oggi la Commissione ha approvato 14[55] sistemi di compensazione dei costi indiretti del carbonio in 13 Stati membri. Nell'agosto 2019 la Commissione ha approvato un nuovo sistema per la Polonia[56]. La Polonia dovrebbe iniziare a compensare nel 2020 i costi indiretti sostenuti nel 2019. Lo stesso dicasi per il sistema di compensazione della Romania che è stato approvato dalla Commissione nel maggio 2020[57]. Diversi altri Stati membri hanno manifestato la loro intenzione di iniziare a compensare i costi indiretti.

La direttiva EU ETS dispone che entro tre mesi dalla fine di ogni anno, gli Stati membri che hanno messo in atto un sistema di compensazione dei costi indiretti dovrebbero rendere disponibile al pubblico, in forma facilmente accessibile, l'importo totale della compensazione prevista e una ripartizione per settore o sottosettore che ne beneficia.

La tabella 6 riporta una sintesi dei dati pubblicati dagli Stati membri relativamente alla compensazione corrisposta nel 2019. Poiché la Polonia e la Romania non hanno compensato i costi indiretti sostenuti nel 2018, questi Stati membri non figurano nella tabella.

[55] Sono state inoltre adottate modifiche dei sistemi francese e spagnolo.
[56] https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_53850
[57] https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_56403

Tabella 6: compensazione dei costi indiretti del carbonio corrisposta nel 2019

Paese	Durata del sistema	Compensazione erogata nel 2019 per i costi indiretti sostenuti nel 2018 (in milioni di EUR)	Numero di beneficiari (impianti)	Proventi generati dalle aste nel 2018 (in milioni di EUR)[58]	Percentuale dei proventi delle vendite all'asta spesa per la compensazione dei costi indiretti
Regno Unito[59]	2013 - 2020	22	60	1 607	3,7 %
DE	2013 - 2020	219	898	2 565	8,5 %
BE (FL)	2013 - 2020	35,9	107	379	11,4 %
BE (WL)	2017 - 2020	7,5	29		
NL	2013 - 2020	40,3	92	501	8,0 %
EL	2013 - 2020	16,8	50	519	3,2 %
LT	2014 - 2020	0,3	1	80	0,3 %
SK	2014 - 2020	6	8	229	2,6 %
FR	2015 - 2020	102,1	286	818	12,4 %
FI	2016 - 2020	29,1	61	250	11,6 %
ES	2013 - 2015	172,2	183	1 291	13,3 %
LU	2018-2020	4,2	4	18	23,2 %

Fonte: relazioni dei paesi pervenute alla DG Azione per il clima

La compensazione totale dei costi indiretti corrisposta dai 10 Stati membri dell'UE e dal Regno Unito nel 2019 per i costi sostenuti nel 2018 ammontava a circa 656 milioni di EUR. Si tratta di quasi 200 milioni in più rispetto all'importo corrisposto nel 2018. Il notevole aumento rispetto all'anno precedente può essere spiegato, da un lato, dal consistente aumento della dotazione finanziaria della Spagna (da 6 milioni di EUR nel 2018 a 172 milioni di EUR nel 2019) e, dall'altro, dal lieve aumento del prezzo del carbonio utilizzato per calcolare la compensazione. L'aumento sostenuto del prezzo del carbonio nel 2018 non trova ancora pieno riscontro negli importi corrisposti nel 2019, in ragione del fatto che gli orientamenti prescrivono l'uso del prezzo a termine nell'anno x-1.

Una delle disposizioni in materia di trasparenza contenute nella direttiva EU ETS riveduta stabilisce che gli Stati membri che hanno speso più del 25 % dei proventi della vendita all'asta per la compensazione dei costi indiretti in un qualsiasi anno devono pubblicare una relazione nella quale espongono i motivi del superamento di tale percentuale. Il fatto che nel 2018 i proventi delle vendite all'asta siano stati significativamente più elevati rispetto agli anni precedenti, unitamente al fatto che la compensazione non è aumentata così rapidamente a causa dell'obbligo di utilizzare il prezzo dell'anno precedente, significa che in nessuno degli Stati membri è stata raggiunta la soglia del 25 %. Gli Stati membri hanno speso in media il

[58] Sono esclusi i proventi della vendita all'asta delle quote di emissione del trasporto aereo.

[59] I dati per il Regno Unito riportati nella tabella sono gli stessi della relazione dello scorso anno. Il motivo è la comparabilità con altri paesi che applicano sistemi di compensazione dei costi indiretti del carbonio. Il Regno Unito pubblica i suoi dati più velocemente di altri paesi e pertanto i dati del 2020 sono già disponibili al seguente indirizzo: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/903187/indirect-cost-compensation-uk-2019.pdf

7,9 % dei loro proventi delle vendite all'asta per compensare i costi indiretti. Nei prossimi anni gli Stati membri sono invitati a tenere sotto controllo i loro bilanci per quanto riguarda questa voce di spesa.

3.1.3. Crediti internazionali

I partecipanti al sistema EU ETS possono ancora utilizzare i crediti internazionali del meccanismo di sviluppo pulito (CDM, Clean Development Mechanism) e dell'attuazione congiunta (JI, Joint Implementation) del protocollo di Kyoto per soddisfare una parte dei propri obblighi in relazione all'EU ETS fino alla fine del ciclo di conformità del 2020*, pur dovendo rispettare talune restrizioni qualitative e quantitative. Tali crediti sono strumenti finanziari che rappresentano una tonnellata di CO_2 eliminata o ridotta dall'atmosfera a seguito dell'attuazione di un progetto di riduzione delle emissioni. I crediti non sono restituiti direttamente, ma possono essere scambiati con quote di emissione in qualsiasi momento nell'anno civile.

In base alle disposizioni della direttiva EU ETS, i crediti internazionali non saranno più utilizzati ai fini della conformità all'EU ETS nel periodo 2021-2030.

* I progetti CDM e JI generano crediti di carbonio sulla base del protocollo di Kyoto: ossia, rispettivamente, riduzioni certificate delle emissioni (CER) e unità di riduzione delle emissioni (ERU).

Anche se la quantità esatta di diritti di utilizzo di crediti internazionali per le fasi 2 e 3 (2008-2020) dipende in parte dal volume delle future emissioni verificate, gli analisti di mercato stimano che si potrà attestare a circa 1,6 miliardi di crediti. Alla fine di giugno 2020, il numero totale di crediti internazionali utilizzati o scambiati ammontava a circa 1,54 miliardi, pari a oltre il 96 % della stima del massimo consentito. Nel solo 2019 sono stati scambiati circa 17,3 milioni di unità.

Per una panoramica completa dello scambio di crediti internazionali si veda l'appendice 3 dell'allegato.

3.2. Sul versante della domanda: quote di emissione ritirate dalla circolazione

Nel 2019 le emissioni derivanti dagli impianti fissi che partecipano all'EU ETS sono diminuite drasticamente del 9,1 % rispetto al 2018, in base alle informazioni iscritte nel registro dell'Unione. Come dimostra la tabella 7, la diminuzione è principalmente attribuibile alla produzione di energia elettrica e calore, dove le emissioni sono diminuite di circa il 15 % rispetto al 2018, rispecchiando la decarbonizzazione derivante dalla sostituzione del carbone con l'energia elettrica ricavata da fonti rinnovabili e dalla produzione di energia elettrica in impianti a gas. Le emissioni dell'industria sono diminuite di quasi il 2 %, facendo registrare la riduzione finora più significativa nella fase 3. Dall'inizio della fase 3 nel 2013 le emissioni derivanti da impianti fissi sono diminuite complessivamente del 19,8 %.

Tabella 7: emissioni verificate derivanti da impianti fissi (in milioni di tonnellate CO_2 equivalenti)[60]

Anno	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Emissioni totali verificate	1 904	1 867	1 908	1 814	1 803	1 750	1 755	1 682	1 530
Variazione rispetto all'anno x-1		-2,0 %	2,2 %	-4,9 %	-0,6 %	-2,9 %	0,2 %	-4,1 %	-9,1 %
Emissioni verificate derivanti dalla produzione di energia elettrica e calore	1 206	1 201	1 138	1 049	1 043	1 001	996	930	792
Variazione rispetto all'anno x-1		-0,5 %	-5,2 %	-7,8 %	-0,5 %	-4,1 %	-0,5 %	-6,6 %	-14,9 %
Emissioni verificate relative a impianti industriali	698	666	770	765	760	750	759	753	738
Variazione rispetto all'anno x-1		-4,6 %	15,6 %	-0,7 %	-0,7 %	-1,3 %	1,3 %	-0,8 %	-1,9 %
Tasso di crescita del PIL reale - EU27 + Regno Unito	1,8 %	-0,4 %	0,3 %	1,7 %	2,4 %	2,0 %	2,6 %	2,0 %	1,5 %

Fonte: EUTL, dati sul PIL come riportati su Eurostat (codice della tabella: tec00115, consultata nel luglio 2020). Le emissioni del trasporto aereo verificate sono riportate separatamente nel capitolo 4.

La tabella 4.1 dell'appendice 4 dell'allegato riporta una ripartizione delle emissioni verificate nell'ambito del sistema ETS diverse dal CO_2 generate dagli impianti per tipo di gas a effetto serra (N_2O e PFC).

Il numero di quote di emissione cancellate su base volontaria ammonta a 33 498 per il 2019. In totale fino alla fine di giugno 2020 sono state registrate cancellazioni volontarie per 372 840 quote di emissione. La maggior parte delle cancellazioni tra il 2013 e giugno del

[60] Dati per UE27 + Regno Unito + SEE. La classificazione nelle categorie "produzione di energia elettrica e calore" e "impianti industriali" di cui alla tabella 7 è basata sulla classificazione NACE risultante dalla presentazione nel 2020, da parte degli Stati membri, delle loro misure nazionali di attuazione a norma dell'articolo 11 della direttiva 2003/87/CE.

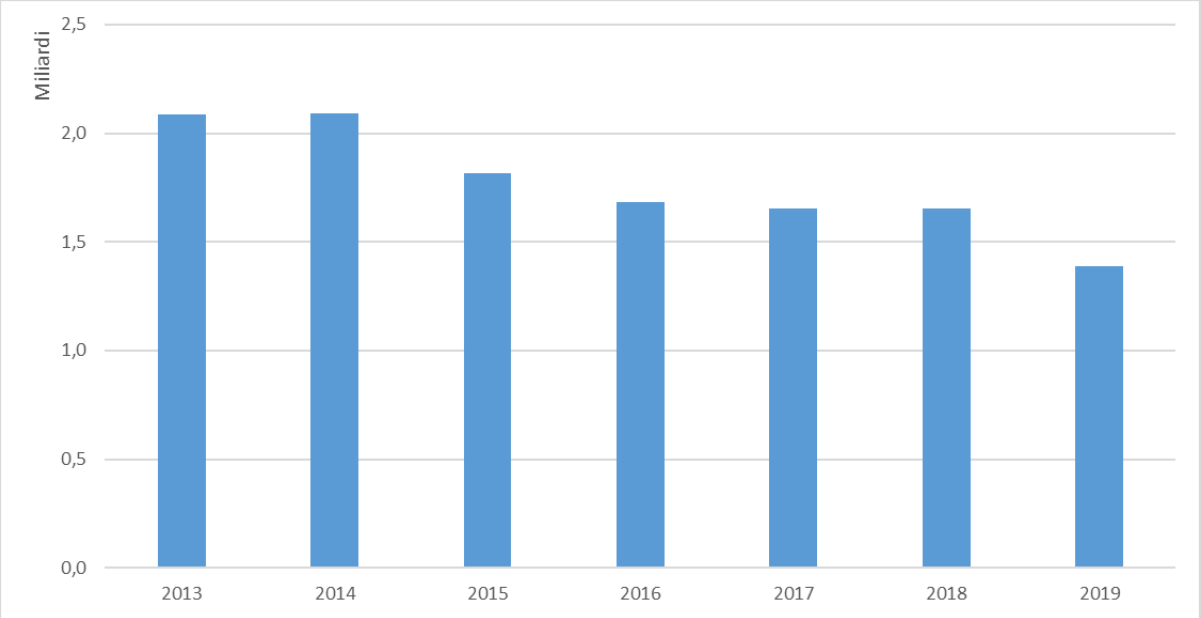
2020 è stata effettuata dai titolari dei conti nei registri di Regno Unito, Germania, Svezia, Norvegia e Paesi Bassi.

3.3. Equilibrio fra domanda e offerta

All'inizio della fase 3 nel 2013 l'EU ETS era caratterizzato da un forte squilibrio strutturale fra la domanda e l'offerta di quote di emissione, per un totale di 2,1 miliardi di quote. Per fare fronte allo squilibrio strutturale, nel 2015 è stata creata una riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) in maniera da rendere più flessibile l'offerta di quote di emissione messe all'asta. La MSR è entrata in funzione nel 2019.

Nel 2018 l'eccedenza era pari a 1,65 miliardi di quote di emissione, mentre nel 2019 ha raggiunto un livello significativamente inferiore, pari a 1,385 miliardi di quote. Il grafico 5 illustra l'andamento dell'eccedenza nel mercato europeo del carbonio a fine 2019.

Grafico 5: andamento dell'eccedenza nel mercato europeo del carbonio nel periodo 2013-2019



Fonte: DG AZIONE PER IL CLIMA

Nel contesto della revisione dell'EU ETS[61], sono state apportate importanti modifiche al funzionamento della MSR, come indicato nel riquadro sottostante.

Un aspetto fondamentale per il funzionamento della MSR è il numero totale di quote in circolazione (TNAC, total number of allowances in circulation). Se il TNAC supera una soglia massima predefinita (833 milioni di quote) vengono aggiunte quote di emissione alla riserva, mentre se il numero di tali quote scende al di sotto di una soglia minima predefinita (sotto i 400 milioni di quote)* vengono svincolate quote di emissione dalla riserva. Pertanto la MSR assorbe o svincola quote di emissione quando quelle in circolazione si situano al di fuori di una forcella predefinita. Anche le quote di emissione rinviate e le cosiddette quote di emissione non assegnate** saranno messe in riserva. A decorrere dal 2023 le quote di emissione detenute nella MSR che superano il volume d'asta dell'anno precedente non saranno più valide.

Il numero totale di quote di emissione in circolazione pertinenti ai fini della determinazione delle quote di emissione che alimentano la riserva o che sono svincolate dalla riserva è calcolato in base alla seguente formula:

TNAC = offerta – (domanda + quote di emissione nella MSR)

Le componenti dell'offerta e della domanda utilizzate nella formula sono descritte nella comunicazione della Commissione relativa al TNAC, pubblicata ogni anno entro il 15 maggio.***

*Oppure qualora siano adottate misure a norma dell'articolo 29 bis della direttiva EU ETS.

** Le quote di emissione non assegnate si definiscono tali ai sensi dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva EU ETS, sono cioè le quote di emissione rimanenti nella riserva per i nuovi entranti e derivanti dall'applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafi 19 e 20, ossia le quote di emissione previste per l'assegnazione gratuita agli impianti, ma che rimangono non assegnate a causa della (parziale) cessazione delle attività o di una riduzione significativa della capacità di produzione. Non è previsto che siano integrate nella riserva stabilizzatrice del mercato ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della decisione (UE) 2015/1814 né le quote di emissione effettivamente "non assegnate" derivanti dall'applicazione del pertinente fattore per la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a settori non inclusi nell'elenco relativo alla rilocalizzazione, né altre quote di emissione che non sono assegnate in applicazione dell'articolo 10 quater della direttiva ETS. Tali quote di emissione non sono pertanto considerate [cfr. pag. 225 della valutazione d'impatto (SWD(2015) 135 final) che accompagna la proposta di revisione della direttiva EU ETS del 2015].

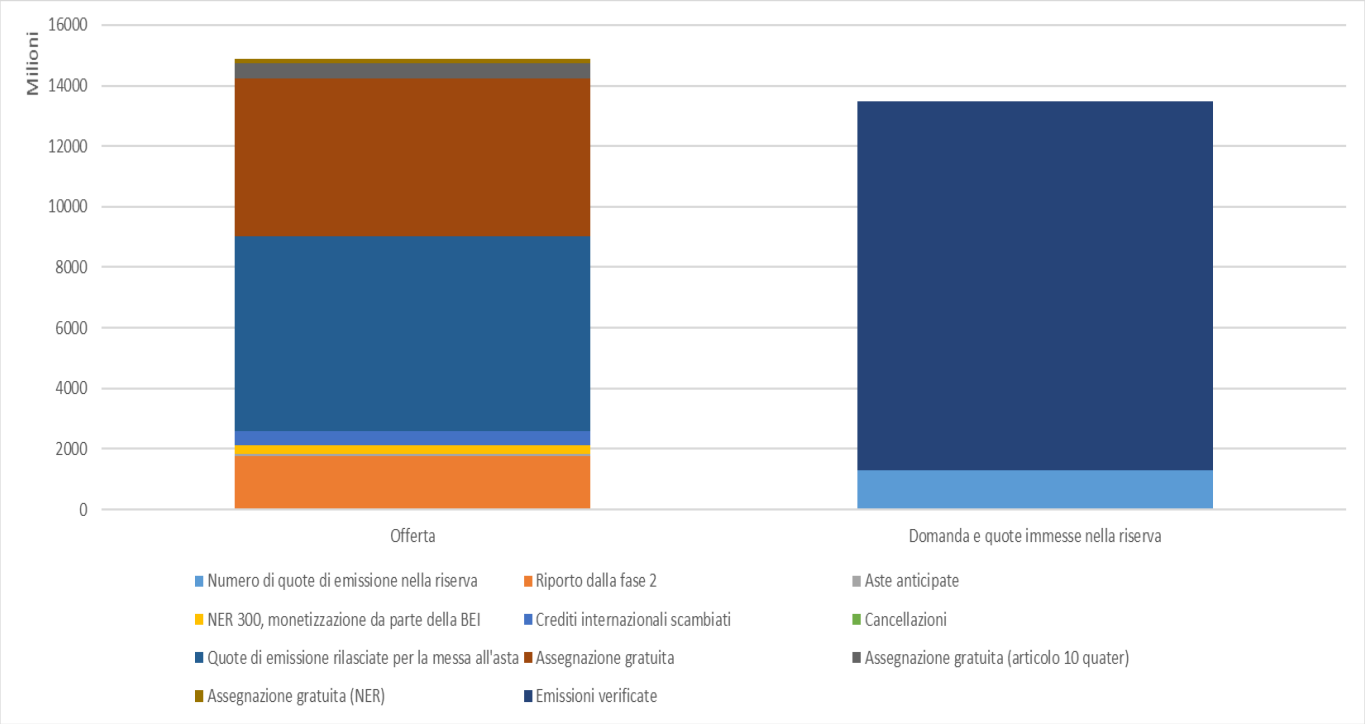
*** Cfr. l'ultima comunicazione relativa al TNAC, pubblicata nel maggio 2020: C(2020) 2835 final, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/reform/docs/c_2020_2835_en.pdf.

La relazione sul mercato del carbonio consente di consolidare i dati su domanda e offerta pubblicati in base al calendario degli obblighi di comunicazione a norma della direttiva EU ETS e delle relative disposizioni di esecuzione.

[61] Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio, e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3); consultabile all'indirizzo: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018L0410&from=EN

Il grafico 6 illustra la composizione dell'offerta e della domanda nel 2019. I dati pertinenti sono stati pubblicati anche nel contesto della quarta comunicazione relativa al numero totale di quote in circolazione (TNAC) ai fini della MSR[62].

Grafico 6: composizione di offerta e domanda cumulative (in milioni di quote) fino alla fine del 2019



Fonte: DG Azione per il clima

Da metà maggio del 2017 la Commissione ha pubblicato periodicamente[63] il TNAC nell'anno precedente, in attesa che la MSR diventasse operativa nel 2019. Il TNAC è stato pubblicato per la quarta volta nel maggio del 2020 ed è risultato corrispondere a 1 385 496 166 quote di emissione[64]. La pubblicazione del 2020 continuerà a portare all'integrazione delle quote di emissione nella MSR, riducendo il volume d'asta nel 2020 e nel 2021.

Pertanto, sulla base del TNAC del 2019 e del 2020 e della legislazione riveduta, i volumi d'asta nel 2020 sono stati ridotti di quasi 375 milioni di quote di emissione (ovvero di quasi il 35 %). Anche i volumi d'asta nel 2021 saranno ridotti seguendo lo stesso approccio. L'appendice 7 fornisce informazioni sui contributi da parte degli Stati membri alla MSR per l'intero 2020.

Nel 2021 la Commissione effettuerà il primo riesame della MSR. La decisione relativa alla MSR prevede che venga effettuato un riesame tre anni dopo l'inizio delle sue attività (ossia alla fine del 2021). Il riesame sarà effettuato nel più ampio contesto di una revisione dell'EU

[62] C(2020) 2835 final, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/reform/docs/c_2020_2835_en.pdf
[63] C(2017) 3228 final, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/reform/docs/c_2017_3228_en.pdf
[64] C(2020) 2835 final, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/reform/docs/c_2020_2835_en.pdf

ETS, alla luce dell'obiettivo più ambizioso di riduzione delle emissioni dell'UE per il 2030, prevista per giugno 2021. La Commissione riesaminerà la MSR sulla base di un'analisi del corretto funzionamento del mercato europeo del carbonio, prestando particolare attenzione al dato percentuale delle quote di emissione che alimentano la riserva, al valore numerico della soglia e al numero di quote di emissione che saranno svincolate dalla riserva, nonché all'impatto della riserva sulla crescita, sull'occupazione, sulla competitività industriale dell'UE e sul rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

4. TRASPORTO AEREO

Il settore del trasporto aereo fa parte dell'EU ETS fin dal 2012. La legislazione originaria riguardava tutti i voli in partenza e in arrivo nello Spazio economico europeo (SEE). Tuttavia l'UE ha limitato temporaneamente gli obblighi ai voli di tutte le nazionalità delle compagnie aeree effettuati all'interno del SEE, in maniera tale da sostenere lo sviluppo di una misura mondiale da parte dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) volta a ridurre le emissioni del trasporto aereo.

Nell'ottobre del 2016 l'assemblea dell'ICAO ha adottato una risoluzione sul sistema di compensazione e riduzione del carbonio per il trasporto aereo internazionale (CORSIA), che diventerà operativo nel 2021. CORSIA è un sistema di compensazione del carbonio che mira a stabilizzare ai livelli del 2020 le emissioni nette generate dal trasporto aereo internazionale attraverso l'acquisto e la cancellazione dei crediti internazionali. Alla luce di questo risultato, la direttiva EU ETS è stata modificata nel 2017 per prorogare fino al 2023 l'ambito di applicazione intra-SEE per quanto riguarda il settore del trasporto aereo.

L'EU ETS relativo al trasporto aereo interessa i voli sulle rotte tra gli aerodromi situati nello Spazio economico europeo (SEE) e garantisce parità di trattamento alle compagnie aeree sulle rotte aeree. La direttiva EU ETS prevede che la Commissione europea riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alle modalità di attuazione del sistema CORSIA nel diritto dell'UE attraverso una revisione della direttiva. A meno che non venga attivamente sottoposta a revisione, la deroga relativa all'ambito geografico dell'EU ETS scade alla fine del 2023, per ricomprendere tutti i voli in partenza dal SEE (e, salvo deroga, in arrivo).

Nel 2019 le quote di emissione sono state emesse in linea con l'ambito di applicazione intra-SEE. L'assegnazione gratuita è ammontata a poco più di 32,4 milioni di quote di emissione. Tale numero comprende l'assegnazione gratuita (poco più di 31,3 milioni di quote) e quasi 1,1 milioni di quote di emissione assegnate a titolo gratuito dalla riserva speciale per i nuovi entranti e gli operatori in rapida crescita. Le quote di emissione assegnate da questa riserva sono raddoppiate nel periodo 2017-2020 in quanto riguardano l'intero periodo 2013-2020. Il volume d'asta del 2019 è stato pari a circa 5,5 milioni di quote di emissione. Per quanto

concerne gli andamenti delle emissioni del settore del trasporto aereo, le emissioni verificate sono cresciute più lentamente nel 2019 (dell'1 % rispetto al 2018), attestandosi al livello di 68,2 milioni di tonnellate di CO_2.

La tabella 8 riporta una sintesi delle emissioni verificate, dell'assegnazione gratuita e dei volumi messi all'asta per il settore del trasporto aereo dall'inizio della fase 3**.**

Tabella 8: emissioni verificate e assegnazione al settore del trasporto aereo (in milioni)

Anno	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Emissioni verificate (in milioni di tonnellate di CO_2 equivalenti)	53,5	54,8	57,1	61,5	64,4	67,5	68,2	
Variazione delle emissioni verificate rispetto all'anno x-1		2,5 %	4,1 %	7,7 %	4,8 %	4,8 %	1 %	
Assegnazione gratuita (UE27+Regno Unito+SEE)[65]	32,4	32,4	32,1	32,0	33,1	31,3	31,3[66]	31.2
Assegnazione gratuita dalla riserva speciale per i nuovi entranti e gli operatori in rapida crescita	0	0	0	0	1,1	1,1	1,1	0,9
Volumi di quote di emissione messi all'asta	0	9,3	16,4	6,0	4,7	5,6	5,5	3.4[67]

Fonti: EUTL, DG Azione per il clima, EEX

I volumi di quote di emissione del trasporto aereo messi all'asta nel corso del periodo 2013-2015 rispecchiano la decisione del colegislatore del 2013 di "fermare l'orologio"[68] e di

[65] Questi dati non tengono conto di tutte le interruzioni di attività di operatori del trasporto aereo e delle quote di emissione gratuite prelevate dalla riserva speciale.

[66] Se si tiene conto di quanto trattenuto a causa delle interruzioni di attività, l'assegnazione effettiva per il 2019 sarebbe inferiore di 1,4 milioni di EUR rispetto al dato presentato. L'assegnazione relativa al Regno Unito (4,31 milioni di quote di emissione del totale per il 2019), che è stata sospesa nel 2019 a motivo delle misure di salvaguardia adottate dalla Commissione per tutelare l'integrità ambientale dell'EU ETS, è stata ripresa nel 2020.

[67] Fino alla fine di giugno 2020

[68] Decisione n. 377/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2013, recante deroga temporanea alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 113 del 25.4.2013, pag. 1).

limitare gli obblighi in materia di clima soltanto ai voli all'interno del SEE. La conformità per il settore del trasporto aereo è stata rinviata per il 2012 e il 2013. I volumi di quote di emissioni che sono stati oggetto del rinvio nel 2012 sono stati pertanto messi all'asta nel 2014, mentre per le emissioni del trasporto aereo relative al 2013 e al 2014 la conformità è stata realizzata tra gennaio e aprile del 2015.

L'inclusione del settore del trasporto aereo nell'EU ETS ha avuto un impatto significativo sulle prestazioni ambientali del sistema nel suo complesso. Nella fase 3, fino al 2019, gli operatori del trasporto aereo hanno restituito 296 milioni di quote di emissione del trasporto aereo e 127 milioni di quote di emissione generali; quest'ultimo dato rappresenta il contributo apportato dal settore del trasporto aereo al rigore complessivo dell'EU ETS.

Nel giugno 2018 l'ICAO ha adottato le norme e le prassi raccomandate del sistema CORSIA (SARP, Standards and Recommended Practices)[69], le quali, insieme agli elementi di attuazione, illustrano in dettaglio il funzionamento del sistema. Pur sostenendo l'adozione formale delle SARP da parte dell'ICAO, l'UE e i suoi Stati membri hanno seguito le procedure dell'ICAO per comunicare le differenze esistenti tra la legislazione dell'UE pertinente e CORSIA[70]. Le differenze rispetto ad altri Stati non sono ancora state pubblicate dall'ICAO.

L'impatto significativo della COVID-19 sul trasporto aereo internazionale ha inoltre avuto ripercussioni sul sistema CORSIA. Le emissioni del trasporto aereo nel 2020 dovrebbero scendere al di sotto del 40 % rispetto ai livelli del 2019. Alla luce di questo impatto l'industria mondiale del trasporto aereo, sostenuta da numerosi paesi partecipanti all'ICAO, ha richiesto con successo la modifica del periodo di riferimento di CORSIA, per passare dalla media originaria delle emissioni del 2019-2020 a una media che si riferisce al solo 2019 per la fase pilota di CORSIA. Di conseguenza i futuri obblighi di compensazione per le compagnie aeree sono stati notevolmente ridotti o eliminati rispetto al periodo di riferimento originariamente previsto. Nei prossimi anni si deciderà se prorogare oltre il 2023 il riferimento al solo 2019.

Come parte del pacchetto legislativo più ampio nell'ambito del Green Deal europeo e sulla base della direttiva EU ETS modificata nel 2017[71], la Commissione sta attualmente preparando una proposta di modifica dell'EU ETS relativamente al trasporto aereo entro giugno 2021. La proposta va in due direzioni. Da un lato, ridurrà la percentuale di quote di emissione assegnate a titolo gratuito agli operatori del trasporto aereo per ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra. Dall'altro, si occuperà dell'attuazione del sistema CORSIA nel diritto dell'UE in modo coerente con gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030.[72] Le revisioni dell'EU ETS già concordate prevedono l'estensione del fattore di

[69] https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
[70] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32018D2027
[71] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2017.350.01.0007.01.ITA&toc=OJ%3AL%3A2017%3A350%3ATOC
[72] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12494-Revision-of-the-EU-Emission-Trading-System-Directive-concerning-aviation-

riduzione lineare del 2,2 % al tetto massimo per il trasporto aereo a partire dalla fase 4 dell'EU ETS nel 2021.

5. SORVEGLIANZA DEL MERCATO

Conformemente alla direttiva riveduta relativa ai mercati degli strumenti finanziari* (MiFID2) le quote di emissione sono classificate come strumenti finanziari a decorrere dal 3 gennaio 2018. Ciò significa che le norme applicabili ai mercati finanziari tradizionali [quelli nei quali i derivati relativi al carbonio sono negoziati sulle piattaforme principali o fuori borsa (OTC, over-the-counter)] si applicano anche al segmento a pronti del mercato secondario del carbonio (transazioni in quote di emissione da consegnare immediatamente sul mercato secondario). Questo segmento è dunque posto su un piano di parità rispetto al mercato dei derivati in termini di trasparenza, tutela degli investitori e integrità. La sorveglianza del mercato primario continua ad essere disciplinata dal regolamento sulle vendite all'asta, a parte le questioni relative agli abusi di mercato.

In virtù dei riferimenti incrociati alle definizioni degli strumenti finanziari contenute nella MiFID2, si applicano altre disposizioni della legislazione sui mercati finanziari. Ciò vale in particolare per il regolamento sugli abusi di mercato (MAR, Market Abuse Regulation)**, che contempla transazioni e condotte riguardanti le quote di emissione, sia sul mercato primario che su quello secondario. Analogamente, un riferimento incrociato alla MiFID2 nella direttiva antiriciclaggio*** determinerà l'applicazione obbligatoria dei controlli di dovuta diligenza dei clienti da parte degli operatori del mercato del carbonio omologati ai sensi della direttiva MiFID sul mercato a pronti secondario delle quote di emissione. ****

* Direttiva 2014/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativa ai mercati degli strumenti finanziari e che modifica la direttiva 2002/92/CE e la direttiva 2011/61/UE

** Regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo agli abusi di mercato (regolamento sugli abusi di mercato) e che abroga la direttiva 2003/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 2003/124/CE, 2003/125/CE e 2004/72/CE della Commissione

*** Direttiva (UE) 2015/849 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2015, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo, che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2006/70/CE della Commissione

**** I controlli di due diligence sono già obbligatori nel mercato primario e nel mercato secondario dei derivati delle quote di emissione.

Nel 2019 il numero di partecipanti che possono prendere parte alle aste della piattaforma d'asta comune ha continuato a crescere. Partendo da 80 partecipanti a gennaio, l'anno si è concluso con 86 offerenti ammissibili nel dicembre 2019. Gli operatori sono rimasti la principale categoria di partecipanti ammissibili alle aste (circa il 70 %), seguiti dalle imprese

di investimento e dagli enti creditizi (circa il 20 %) e dalle persone esentate dagli obblighi di cui alla direttiva MiFID (10 %).[73]

In base alle norme vigenti in materia di abusi di mercato, le autorità nazionali competenti[74] sono responsabili del monitoraggio del mercato, sia per quanto riguarda le aste che per quanto concerne il mercato secondario. A livello europeo, le loro azioni sono coordinate dall'Autorità europea degli strumenti finanziari e dei mercati (ESMA, European Securities and Markets Authority), come nel caso di altri strumenti finanziari[75].

[73] Tutti i dati sono tratti dalle relazioni mensili della piattaforma d'asta comune (CAP2) alla Commissione.
[74] Informazioni più dettagliate sulle attività delle autorità nazionali competenti per quanto riguarda il monitoraggio del mercato sono disponibili nella relazione sul mercato del carbonio per il 2019 (COM(2019) 557 final/2), consultabile al seguente indirizzo: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/It/TXT/?uri=CELEX:52019DC0557R(01)
[75] L'elenco delle autorità nazionali competenti responsabili ai sensi del regolamento sugli abusi di mercato è disponibile sulle pagine web dell'ESMA. L'elenco delle unità di informazione finanziaria europee, che si occupano di questioni relative al riciclaggio di denaro e al finanziamento del terrorismo, è disponibile sulle pagine web dell'Europol.

6. MONITORAGGIO, COMUNICAZIONE E VERIFICA DELLE EMISSIONI

Le prescrizioni dell'EU ETS in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e accreditamento (MRVA, monitoring, reporting, verification and accreditation) sono armonizzate nel regolamento sul monitoraggio e la comunicazione (MRR, Monitoring and Reporting Regulation)* e nel regolamento sull'accreditamento e la verifica (AVR, Accreditation and Verification Regulation)**.

Il sistema di monitoraggio nell'EU ETS è concepito come un approccio "modulare" che garantisce ai gestori un livello elevato di flessibilità in modo da assicurare un adeguato rapporto costi-efficacia e al contempo un'elevata affidabilità dei dati sulle emissioni soggette al monitoraggio. A tal fine, sono consentite svariate metodologie di monitoraggio ("basate su calcoli" o "basate su misure") nonché, eccezionalmente, "approcci alternativi". Le metodologie possono essere combinate per singole parti di un impianto. Per gli operatori del trasporto aereo sono ammessi soltanto approcci basati su calcoli, che hanno come parametro fondamentale il consumo di carburante da determinare per i voli contemplati dall'EU ETS. L'obbligo per gli impianti e gli operatori del trasporto aereo di dotarsi di un piano di monitoraggio approvato dall'autorità competente sulla base dell'MRR consente di evitare la scelta arbitraria delle metodologie di monitoraggio, nonché variazioni temporali.

Con il regolamento AVR per la fase 3 e oltre è stato introdotto un approccio armonizzato a livello dell'UE per l'accreditamento dei verificatori. I verificatori devono essere accreditati da un organismo nazionale di accreditamento (NAB) al fine di effettuare le verifiche ai sensi del regolamento AVR. Questo sistema di accreditamento uniforme consente ai verificatori di operare secondo il principio del reciproco riconoscimento in tutti i paesi partecipanti, sfruttando così appieno i benefici del mercato interno e contribuendo a garantire complessivamente una disponibilità sufficiente.

* Regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, del 21 giugno 2012, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 181 del 12.7.2012, pag. 30).

** Regolamento (UE) n. 600/2012 della Commissione, del 21 giugno 2012, sulla verifica delle comunicazioni delle emissioni dei gas a effetto serra e delle tonnellate-chilometro e sull'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 181 del 12.7.2012, pag. 1).

6.1. Andamento generale

L'esperienza maturata nell'attuazione dei regolamenti MRR e AVR durante la fase 3 dell'ETS ha dimostrato la necessità di migliorare, chiarire e semplificare ancora di più le norme per promuovere ulteriormente l'armonizzazione, ridurre l'onere amministrativo a carico dei gestori e dei paesi partecipanti e migliorare l'efficienza del sistema.

Tenendo conto di ciò, il primo aggiornamento di questi due regolamenti in vista della fase 4 dell'EU ETS e in modo da migliorare e semplificare i processi MRVA ha avuto luogo nel 2018. Il 1º gennaio 2019 sono entrate in vigore le versioni rivedute dei regolamenti MRR[76] e AVR[77]. I lavori sul secondo aggiornamento sono iniziati nel febbraio 2019. Per aggiornare questi due regolamenti i paesi partecipanti sono stati consultati su alcune questioni specifiche che non avevano potuto essere affrontate durante il primo aggiornamento, come l'attuazione della rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili[78]. L'intero processo di revisione del sistema MRVA dovrebbe concludersi con sufficiente anticipo rispetto all'inizio della fase 4 nel 2021.

L'efficienza del sistema di controllo della conformità è migliorata da quando il regolamento MRR ha consentito ai paesi di rendere obbligatorio l'invio delle relazioni per via elettronica. Come l'anno scorso, 17 paesi partecipanti hanno comunicato di utilizzare modelli elettronici o specifici formati di file per i piani di monitoraggio, le comunicazioni delle emissioni, le relazioni di verifica e/o le relazioni sui miglioramenti sulla base dei requisiti minimi stabiliti dalla Commissione. 13 paesi partecipanti hanno dichiarato di utilizzare sistemi informatici automatizzati per le comunicazioni relative all'EU ETS.

6.2. Monitoraggio applicato

Sulla base delle relazioni trasmesse nel 2020 a norma dell'articolo 21, la maggior parte degli impianti utilizza la metodologia basata su calcoli[79]. Solo per 155 impianti (1,5 %) in 23 paesi è stato comunicato l'uso di sistemi di misurazione in continuo delle emissioni, con una maggiore frequenza registrata in Germania, Francia e Cechia. Mentre il numero dei paesi è rimasto invariato rispetto allo scorso anno, vi sono complessivamente meno impianti che utilizzano questo approccio.

Solo 13 paesi hanno segnalato l'utilizzo dell'approccio alternativo da parte di 34 impianti, in relazione a circa 3,0 milioni di tonnellate di CO_{2e} (rispetto ai 2,6 milioni di tonnellate di CO_{2e} da parte di 38 impianti in 11 paesi registrati nell'anno precedente). Un impianto nei Paesi Bassi è responsabile del 42 % delle emissioni totali comunicate in relazione alla metodologia alternativa.

[76] Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1)

[77] Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94)

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

[79] La ragione principale risiede nel fatto che la metodologia basata su sistemi di misurazione prevede, per la misurazione in continuo della concentrazione di gas a effetto serra pertinenti, il ricorso a risorse e competenze notevoli, di cui spesso sono privi molti gestori di dimensioni minori.

I valori predefiniti per il livello minimo[80] dell'MRR sono soddisfatti dalla maggior parte degli impianti. Risulta che solo 90 impianti di categoria C (rispetto ai 97 dello scorso anno), ossia il 11,8 %, non hanno rispettato, per almeno un parametro, l'obbligo di applicare i livelli più elevati per i flussi di fonti di maggiore entità. Tali scostamenti sono ammessi unicamente qualora il gestore dimostri che il livello più elevato non è tecnicamente realizzabile o comporta costi sproporzionatamente elevati. Non appena tali condizioni non sono più applicabili, il gestore è tenuto ad apportare idonei miglioramenti al proprio sistema di monitoraggio.

Analogamente, le relazioni pervenute da 23 paesi partecipanti indicano che nel complesso al 22 % degli impianti di categoria B è consentita una qualche forma di scostamento rispetto agli obblighi predefiniti del regolamento MRR, una quota del tutto simile al 19 % dello scorso anno e al 21 % dell'anno precedente che dimostra un valore stabile della conformità al livello più elevato.

6.3. Verifica accreditata

Il numero totale dei verificatori non è riportato nelle relazioni di cui all'articolo 21. Tuttavia la cooperazione europea per l'accreditamento (EA, European cooperation for Accreditation) offre un collegamento centrale agli organismi di accreditamento nazionali pertinenti e ai loro elenchi di verificatori EU ETS accreditati[81].

Il riconoscimento reciproco dei verificatori fra i vari paesi partecipanti funziona bene: 28 paesi hanno comunicato che almeno un verificatore straniero è attivo nel loro territorio.

Il rispetto del regolamento AVR da parte dei verificatori è risultato elevato. Nessun paese ha segnalato la sospensione o la revoca dell'accreditamento di un verificatore. A titolo di confronto, nel 2018 sono state registrate una sospensione e nessuna revoca. Nel 2019 la Germania ha comunicato una riduzione dell'ambito di accreditamento di sei verificatori e la Polonia di uno, laddove nel 2018 Germania, Francia e Polonia hanno segnalato tali riduzioni rispettivamente nei confronti di due, uno e tre verificatori. Quest'anno sette paesi hanno dichiarato di aver ricevuto reclami riguardanti i verificatori (tre in meno rispetto allo scorso anno). Tuttavia il numero complessivo di reclami (66) è risultato inferiore del 7 %. Il 71 % dei reclami ricevuti è dettagliato come risolto al momento della segnalazione (lo scorso anno questo tasso era pari al 93 %). Otto paesi hanno comunicato di aver individuato inadempienze da parte del verificatore nell'ambito del processo di scambio di informazioni tra gli organismi di accreditamento nazionali e le autorità competenti (rispetto ai 10 dello scorso anno).

[80] Il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione impone a tutti i gestori di rispettare determinati livelli minimi, imponendo livelli più elevati (ossia dati più affidabili e di miglior qualità) per le fonti di emissioni più importanti mentre, per ragioni di efficienza sotto il profilo dei costi, per le fonti di minore entità vigono obblighi meno vincolanti.

[81] Elenco EA dei punti di accesso agli organismi di accreditamento nazionali che accreditano i verificatori per l'EU ETS: https://european-accreditation.org/national-accreditation-bodies-having-successfully-undergone-peer-evaluation-by-ea/

7. PANORAMICA DELLE DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

I paesi partecipanti all'EU ETS utilizzano approcci diversi per quanto riguarda le autorità competenti incaricate della sua attuazione. In alcuni paesi il sistema comporta l'intervento di svariate autorità locali, mentre in altri l'approccio è molto più centralizzato.

Dalle relazioni a norma dell'articolo 21 presentate nel 2020 si evince che nell'attuazione dell'EU ETS in ciascun paese intervengono in media quattro autorità competenti.[82] Per quanto concerne il coordinamento tra le autorità, sono stati segnalati strumenti diversi, tra i quali strumenti legislativi per la gestione centralizzata di piani di monitoraggio (in 14 paesi), istruzioni e orientamenti vincolanti destinati alle autorità locali e provenienti da un'autorità competente centrale (in 10 paesi), nonché riunioni o gruppi di lavoro periodici tra le autorità (in 13 paesi). Sette paesi hanno indicato di non disporre di strumenti di questo tipo (CY, IE, IS, IT, LI, LU e MT).

Per quanto concerne gli oneri amministrativi riscossi per l'autorizzazione e l'approvazione dei piani di monitoraggio, nel 2020 13 paesi hanno indicato di non addebitare alcun costo ai gestori degli impianti (CY, DE, EE, EL, IE, LI, LT, LU, LV, MT, NL, SE, SK), lo stesso dato dello scorso anno. Gli operatori del trasporto aereo di 15 paesi (BE, CY, CZ, DE, EE, ES, EL, LI, LT, LU, LV, MT, NL, SE, SK) non pagano alcun onere. Le tariffe variano notevolmente a seconda dei paesi e dei tipi di servizi: da 5 EUR a 7 283,17 EUR per l'autorizzazione e l'approvazione dei piani di monitoraggio per gli impianti e da 2,19 EUR a 2 400 EUR per lo stesso servizio per gli operatori del trasporto aereo.

Nel complesso, l'organizzazione amministrativa dei paesi partecipanti al sistema ETS è ampiamente efficace. Occorre continuare a rafforzare e incoraggiare la comunicazione e la condivisione delle migliori pratiche, anche attraverso le attività del Forum sul rispetto dell'EU ETS e la conferenza annuale del Forum.

8. CONFORMITÀ E CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE

La direttiva EU ETS prevede una "ammenda per le emissioni in eccesso", pari a 100 EUR (indicizzati all'inflazione) per ciascuna tonnellata di CO_2 emessa per la quale non è stata restituita nessuna quota di emissione entro i termini, oltre a richiedere la restituzione delle quote per queste emissioni. Altre sanzioni applicabili in caso di violazione dell'attuazione dell'EU ETS sono previste da disposizioni nazionali del paese interessato.

Per il ciclo di conformità del 2019, nonostante la difficile situazione economica dovuta alla crisi COVID-19, il livello di conformità all'EU ETS è rimasto molto elevato: la maggior parte

[82] In alcuni casi i paesi indicano un'unica autorità competente, costituita da più autorità regionali/locali.

degli operatori responsabili di oltre il 99 % delle emissioni derivanti da impianti fissi ha ottemperato ai propri obblighi giuridici nei mesi di marzo e aprile del 2020. Gli impianti non conformi erano in genere di piccole dimensioni. Circa 500 operatori del trasporto aereo hanno inviato le comunicazioni e ottemperato agli obblighi, tra cui oltre 100 operatori commerciali del trasporto aereo che hanno sede al di fuori dell'UE ma effettuano voli all'interno del SEE. Gli operatori non conformi erano in genere di piccole dimensioni o hanno cessato di operare nel 2018.

Le autorità competenti continuano a effettuare vari controlli di conformità sulle comunicazioni annuali delle emissioni. In base alle relazioni a norma dell'articolo 21 presentate nel 2020, tutti i paesi partecipanti[83] sottopongono a una verifica della completezza le comunicazioni annuali delle emissioni relative agli impianti (100 % delle comunicazioni, ad eccezione di BE 31 %, ES 94 %, FR 95 %) e la maggior parte dei paesi (vale a dire tutti tranne Ungheria e Lettonia - entrambe con due operatori del trasporto aereo, e il Liechtenstein - senza operatori), verifica le comunicazioni relative agli operatori del trasporto aereo. Dalle comunicazioni si evince inoltre che in media i paesi verificano circa l'83 % delle comunicazioni relative agli impianti in termini di coerenza rispetto ai piani di monitoraggio (contro l'91 % delle comunicazioni relative al trasporto aereo) e circa il 70 % in termini di dati sull'assegnazione. 23 paesi hanno affermato di effettuare anche controlli incrociati con altri dati sia per gli impianti sia per gli operatori del trasporto aereo, mentre 24 paesi li effettuano per gli operatori del trasporto aereo.

Le autorità competenti di 12 paesi hanno effettuato stime prudenti dei dati mancanti per 101 impianti (circa l'1 % del totale degli impianti), una cifra pari a quasi il doppio rispetto ai tre anni precedenti. L'aumento sembra essere dovuto al fatto che sono state effettuate maggiori stime prudenti nei Paesi Bassi (51 impianti interessati nel 2019 rispetto a 11 nel 2018), a causa del numero più elevato di notifiche pervenute relative ad errori di monitoraggio rispetto agli anni precedenti. La quantità dichiarata di emissioni interessate nel 2019 è stata di 61,0 milioni di tonnellate di CO_2 (rispetto ai 11,2 milioni di tonnellate di CO_2 nel 2018), pari a circa il 4 % delle emissioni complessive (rispetto allo 0,7 % nel 2018). I motivi più comuni addotti per spiegare tali stime prudenti sono stati le comunicazioni sulle emissioni non del tutto in linea con gli obblighi dell'MRR e la mancata comunicazione delle emissioni entro il 31 marzo.

Stime prudenti relative a dati mancanti per il trasporto aereo sono state comunicate da sette paesi in merito a 33 operatori del trasporto aereo (il 5,4 % del loro totale) e all'1,6 % delle emissioni del settore del trasporto aereo.

I controlli effettuati dalle autorità competenti rimangono importanti per integrare il lavoro dei verificatori. Per il 2019 tutti i paesi hanno confermato di effettuare ulteriori controlli nel caso degli impianti. La maggioranza dei paesi ha riferito un approccio analogo in relazione agli operatori del trasporto aereo (tutti ad eccezione di HU, IT, LI e LV). La maggior parte dei paesi (tutti tranne EL, IT, LU e MT) ha riferito di aver effettuato controlli a campione presso

[83] L'Italia non ha risposto alla domanda pertinente nella relazione del 2020, pertanto per questo paese i dati dell'anno precedente sono stati utilizzati come approssimazione.

gli impianti nel 2019 e quasi la metà dei paesi ha segnalato controlli a campione per il trasporto aereo (tutti tranne BG, CY, CZ, EE, ES, FI, FR, EL, HU, IT, LI, LT, LU, LV, MT, NO, PT e UK).

Per il 2019 otto paesi (DE 1, DK 2, ES 1, IT 4, PL 2, PT 1, RO 7 e UK 7) hanno dichiarato di avere comminato l'ammenda per le emissioni in eccesso nei confronti di 25 impianti. Per quanto concerne il trasporto aereo, le ammende per le emissioni in eccesso sono state segnalate in relazione a 34 operatori del settore (CY 1, DE 3, ES 4, IT 3, PT 11 e UK 12).

Sei paesi hanno confermato di avere irrogato sanzioni (diverse dalle ammende per le emissioni in eccesso) nel 2019. Non sono state segnalate pene detentive, bensì ammende, ingiunzioni formali e lettere di richiamo, sia già eseguite sia ancora da eseguire (ad esempio a causa di procedimenti giudiziari in corso), per un valore finanziario complessivo di 7,8 milioni di EUR (di cui 0,15 milioni di EUR per il trasporto aereo).

Le violazioni più frequenti segnalate per il 2019 sono state la mancata trasmissione delle comunicazioni annuali delle emissioni sottoposte a verifica entro i termini previsti, la mancata notifica in tempo utile delle modifiche previste o effettive della capacità, del livello di attività e del funzionamento di un impianto, nonché il mancato rispetto dell'obbligo di monitoraggio conformemente al piano di monitoraggio approvato e al regolamento (UE) n. 601/2012.

Come riferito l'anno scorso, nel 2018 e nel 2019 è stata effettuata una quinta valutazione del ciclo di conformità all'EU ETS, con l'obiettivo di individuare problemi di conformità a livello dei paesi partecipanti e aiutarli a migliorare l'attuazione dell'EU ETS. La valutazione è stata completata nel 2020 ed è stata pubblicata una relazione tecnica sui risultati[84].

La relazione conclude che, sebbene la qualità e l'efficacia dell'approvazione dei piani di monitoraggio, del riesame delle comunicazioni annuali delle emissioni e delle relazioni di verifica, così come delle ispezioni, siano migliorate grazie al maggiore utilizzo dei modelli e dei sistemi informatici della Commissione, nonché alle procedure rafforzate delle autorità competenti, alcuni ambiti del monitoraggio, della comunicazione e della verifica (MRV) continuano a causare problemi di interpretazione e beneficerebbero di formazione specifica o orientamenti mirati.

Le differenze nell'attuazione da parte degli Stati membri si riscontrano soprattutto nel riesame delle comunicazioni annuali delle emissioni e delle relazioni di verifica e nel seguito dato alle questioni individuate durante la verifica, le procedure di ispezione e il controllo dell'applicazione. Anche se queste differenze non sembrano avere un effetto negativo sulla solidità del sistema MRV, in alcuni ambiti - ad esempio nello scambio di informazioni tra i paesi, nel seguito dato alle raccomandazioni ai fini del miglioramento e nelle procedure di ispezione - è possibile apportare miglioramenti a livello dell'UE. Le raccomandazioni ai fini del miglioramento da parte degli Stati membri sono state formulate in piani d'azione su misura.

[84] https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/monitoring/docs/report_5th_compliance_en.pdf

Una volta che le revisioni dei regolamenti inizieranno ad essere applicate, si potranno presumibilmente risolvere alcune delle criticità individuate nell'analisi. L'attuazione può essere ulteriormente migliorata tramite aggiornamenti mirati del materiale di orientamento e dei modelli e l'osservanza delle raccomandazioni elencate nei piani d'azione degli Stati membri. Nella relazione tecnica e nei piani d'azione degli Stati membri sono state formulate raccomandazioni specifiche in tal senso.

9. CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

Nel 2019 le emissioni di gas a effetto serra degli impianti che rientrano nell'EU ETS hanno registrato un calo storico del 9,1 % rispetto al 2018. Tale diminuzione è stata principalmente attribuibile alla riduzione di quasi il 15 % delle emissioni provenienti dalla produzione di energia elettrica e calore, accompagnata da una forte penetrazione delle fonti di energia rinnovabili, un maggiore utilizzo del gas naturale e una riduzione del carbone di circa il 19 %. Anche le emissioni dell'industria hanno fatto registrare la loro riduzione finora più significativa nella fase 3, pari a quasi il 2 %. Le emissioni del trasporto aereo verificate hanno però continuato a crescere, seppure in misura molto inferiore rispetto agli anni precedenti (1 % in più del 2018).

Le modifiche legislative concordate negli ultimi anni per rafforzare l'ETS e affrontare il problema dell'eccedenza di quote di emissione continuano a produrre risultati positivi. L'indicatore relativo all'eccedenza della riserva stabilizzatrice del mercato è stato pubblicato per la quarta volta nel maggio 2020, indicando che l'eccedenza è scesa a 1,39 miliardi di quote di emissione. Sulla base dell'eccedenza e della revisione del quadro legislativo dell'EU ETS per la fase 4, nel 2020 il volume d'asta è stato ridotto di quasi il 40 % (circa 375 milioni di quote di emissione). I volumi d'asta nel 2021 saranno ridotti in modo analogo.

Nonostante la difficile situazione economica per l'industria e il trasporto aereo a causa della crisi COVID-19, il segnale del prezzo del carbonio è rimasto stabile tra gennaio 2019 e fine giugno 2020, ad eccezione di un breve periodo in marzo/aprile. I proventi totali generati dall'EU ETS attraverso le aste tenutesi tra il 2012 e il 30 giugno 2020 hanno superato i 57 miliardi di EUR, con proventi totali per gli Stati membri di oltre 14 miliardi di EUR nel 2019 e 7,9 miliardi di EUR nella prima metà del 2020. Gran parte di questi proventi è utilizzata dagli Stati membri per azioni a favore del clima.

Inoltre, nonostante le circostanze eccezionali del 2020, il livello di conformità all'EU ETS per il 2019 è rimasto molto elevato: la maggior parte degli operatori responsabili di oltre il 99 % delle emissioni derivanti da impianti fissi ha ottemperato ai propri obblighi giuridici. Sia per gli impianti fissi che per gli operatori del trasporto aereo, gli operatori non conformi erano in genere di piccole dimensioni. L'architettura dell'EU ETS è rimasta solida e l'organizzazione amministrativa negli Stati membri si è rivelata efficace.

Nei prossimi anni, come parte del pacchetto legislativo più ampio nell'ambito del Green Deal europeo, l'ETS potrebbe essere sottoposto a sostanziali revisioni per quanto riguarda il suo ambito di applicazione e gli obblighi nel campo del trasporto aereo, in modo da poter conseguire gli obiettivi più ambiziosi dell'UE in materia di clima. Il 2021 sarà il primo anno di attuazione della fase 4 dell'EU ETS. La prossima relazione sul mercato del carbonio, la cui pubblicazione è prevista per la fine del 2021, fornirà una panoramica riguardante l'attuazione completa dell'ETS nella fase 3 oltre che un'anteprima del funzionamento dell'EU ETS nella fase 4.

ALLEGATO

Appendice 1

Tabella 1.1: numero di quote di emissione gratuite assegnate per modernizzare il settore dell'energia elettrica[85]

Stato membro	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BG	11 009 416	9 779 243	8 259 680	6 593 238	3 812 436	2 471 297	1 948 441
CY	2 519 077	2 195 195	1 907 302	1 583 420	1 259 538	935 657	575 789
CZ	25 285 353	22 383 398	20 623 005	15 831 329	11 681 994	7 661 840	3 830 905
EE	5 135 166	4 401 568	3 667 975	2 934 380	2 055 614	38 939	19 471
HU[86]	7 047 255	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
LT	322 449	297 113	269 475	237 230	200 379	158 922	94 432
PL[87]	65 992 703	52 920 889	43 594 320	31 621 148	21 752 908	31 942 281	16 912 108
RO	15 748 011	8 591 461	9 210 797	7 189 961	6 222 255	3 778 439	1 723 016
Totale	133 059 430	100 568 867	87 532 554	65 990 706	46 985 124	46 987 375	25 104 162

Fonte: DG Azione per il clima

Tabella 1.2: numero massimo di quote di emissione gratuite all'anno in virtù della deroga alla messa all'asta integrale per la produzione di energia elettrica e calore

Stato membro	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totale
BG	13 542 000	11 607 428	9 672 857	7 738 286	5 803 714	3 869 143	1 934 571	54 167 999
CY	2 519 077	2 195 195	1 907 302	1 583 420	1 259 538	935 657	575 789	10 975 978
CZ	26 916 667	23 071 429	19 226 191	15 380 953	11 535 714	7 690 476	3 845 238	107 666 668
EE	5 288 827	4 533 280	3 777 733	3 022 187	2 266 640	1 511 093	755 547	21 155 307
HU	7 047 255	0	0	0	0	0	0	7 047 255
LT	582 373	536 615	486 698	428 460	361 903	287 027	170 552	2 853 628
PL	77 816 756	72 258 416	66 700 076	60 030 069	52 248 393	43 355 049	32 238 370	404 647 129
RO	17 852 479	15 302 125	12 751 771	10 201 417	7 651 063	5 100 708	2 550 354	71 409 917
Totale	151 565 434	129 504 488	114 522 628	98 384 792	81 126 965	62 749 153	42 070 421	679 923 881

Fonte: DG Azione per il clima

[85] Il numero di quote di emissione di cui all'articolo 10 quater riportato in questa tabella può comprendere le quote di emissione rilasciate con un ritardo per gli anni precedenti. In questo caso, i quantitativi pertinenti per anno hanno un riscontro nell'EUTL.

[86] L'Ungheria ha fatto ricorso alla deroga di cui all'articolo 10 quater soltanto nel 2013.

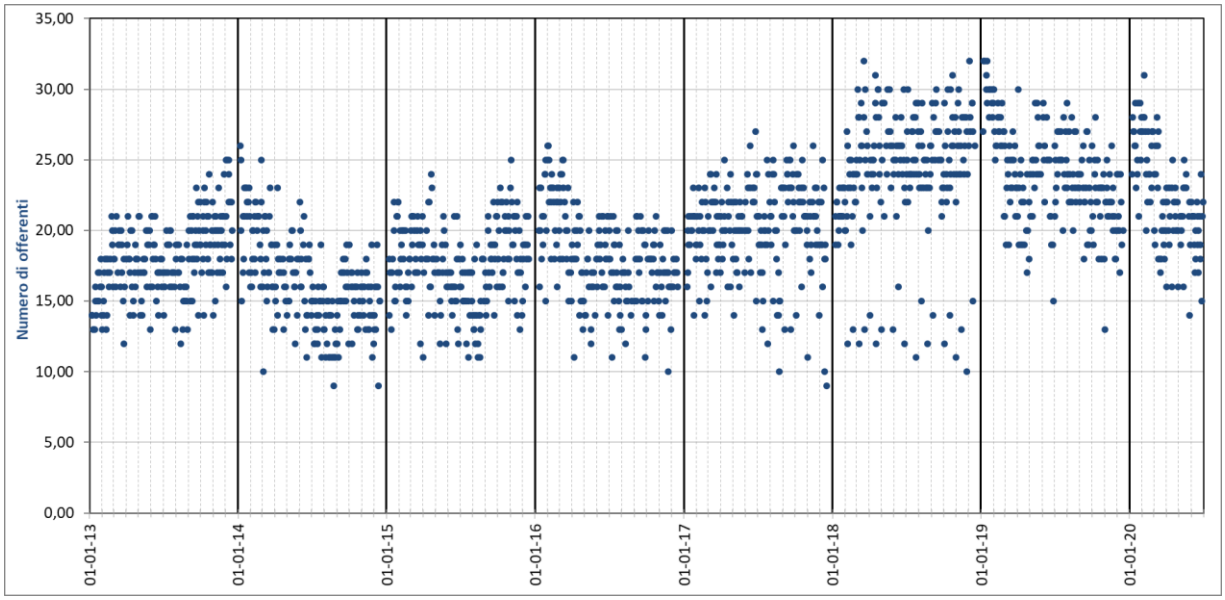
[87] I numeri definitivi di assegnazione per la Polonia saranno disponibili nella relazione del prossimo anno, in attesa del completamento di tutte le domande di assegnazione.

Tabella 1.3: numero di quote di emissione gratuite inutilizzate in virtù della deroga di cui all'articolo 10 quater che sono state messe all'asta o la cui vendita all'asta è prevista nel 2013-2021[88]

Stato membro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BG	5 444 169	1 461 360	920 823	604 908	1 386 372	0	476 621
CY	0	0	0	0	0	0	0
CZ	0	90 694	77 741	66 740	54 550	80 295	0
EE	0	188 682	134 897	1 767 499	761 088	50 026	0
LT	259 924	0	456 725	191 229	161 522	128 105	76 120
PL	1 196	0	7 491	0	55 800 000	49 520 000	34 501 299[89]
RO	2 104 468	6 710 664	3 540 974	3 011 456	0	0	827 338
HU	0	0	0	0	0	0	0

Appendice 2

Grafico 2.1: numero di offerenti in vendite all'asta di quote di emissione generali dal 2013 al 30 giugno 2020



Fonte: EEX

- Numero di offerenti

[88] Nel 2013 e 2014 non sono state messe all'asta quote di cui all'articolo 10 quater inutilizzate.
[89] I numeri definitivi per la Polonia saranno disponibili nella relazione del prossimo anno, in attesa del completamento di tutte le domande di assegnazione.

Tabella 2.1: proventi generati dalla vendita all'asta delle quote di emissione da parte degli Stati membri e del Regno Unito nel periodo dal 2012 al 30 giugno 2020 (in milioni di EUR)[90]

	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Generali (aste anticipate)	Trasporto aereo (aste anticipate)	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo	Generali	Trasporto aereo
AT	11,05	0,00	55,75	0,00	52,17	1,18	76,24	2,36	58,81	0,65	78,74	0,69	208,20	2,16	180,94	2,89	82,07	1,50
BE	0,00	0,00	114,99	0,00	95,03	2,05	138,96	2,69	107,14	0,74	143,52	0,79	379,00	2,47	353,47	3,30	160,28	1,70
BG	22,14	0,00	52,63	0,00	36,19	0,22	120,91	0,91	85,08	0,25	130,15	0,27	367,34	0,83	439,19	1,11	205,96	0,58
CY	1,58	0,00	0,35	0,00	0,43	0,30	0,00	1,42	0,00	0,39	6,15	0,41	24,66	1,30	24,4	1,74	17,03	0,91
HR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	86,40	0,49	20,09	0,16	26,97	0,18	70,96	0,55	71,97	0,74	32,52	0,37
CZ	0,00	0,00	0,00	0,00	55,24	0,47	110,30	1,20	117,63	0,33	199,43	0,35	583,33	1,10	628,94	1,46	329,84	0,75
DE	166,18	17,52	791,25	0,00	749,97	0,00	1 093,31	16,87	845,74	4,65	1 141,74	5,07	2 565,34	16,31	3 146,14	17,89	1 149,91	0,00
DK	1,07	0,00	56,06	0,00	46,93	1,16	68,64	2,71	52,93	0,74	70,93	0,79	187,32	2,48	162,78	3,31	73,56	1,70
EE	0,00	0,00	18,07	0,00	7,41	0,04	21,13	0,15	23,57	0,04	39,31	0,05	139,89	0,14	142,65	0,20	65,81	0,08
EL	14,84	0,00	147,64	0,00	129,97	1,10	190,17	4,99	146,68	1,37	196,57	1,46	518,96	4,57	503,34	6,11	229,19	3,16
ES	68,53	0,00	346,11	0,00	323,53	6,56	473,20	16,32	364,97	4,48	488,78	4,77	1 291,07	14,97	1 225,22	19,97	555,93	10,31
FI	13,28	0,00	66,97	0,00	62,68	0,81	91,64	2,13	70,63	0,58	94,64	0,62	249,84	1,96	217,35	2,60	98,33	1,33
FR	43,46	0,00	219,25	0,00	205,29	10,05	299,94	12,18	231,34	3,35	309,85	3,55	818,40	11,16	711,64	14,89	322,10	7,69
HU	3,99	0,00	34,59	0,00	56,21	0,29	82,28	0,99	63,43	0,27	84,94	0,29	224,48	0,91	226,8	1,21	102,98	0,62
IE	0,00	0,00	41,68	0,00	35,11	0,87	51,32	2,15	39,54	0,59	52,93	0,63	140,10	1,97	121,64	2,62	54,97	1,37
IT	76,50	0,00	385,98	0,00	361,25	5,24	528,00	14,41	407,23	3,96	545,44	4,21	1 440,10	13,22	1 271,35	17,64	576,06	9,11

[90] Fonte: EEX

LT	3,29	0,00	19,98	0,00	17,28	0,06	28,13	0,29	20,76	0,08	31,43	0,09	80,11	0,25	83,69	0,35	39,49	0,17
LU	0,74	0,00	4,97	0,00	4,52	0,63	6,62	0,22	5,08	0,06	6,81	0,07	18,09	0,20	16,79	0,28	7,74	0,17
LV	2,13	0,00	10,79	0,00	10,08	0,14	14,76	0,53	11,36	0,15	15,24	0,15	40,20	0,49	41,92	0,66	18,58	0,33
MT	0,27	0,00	4,47	0,00	3,81	0,10	5,62	0,57	4,30	0,16	5,78	0,17	15,19	0,52	15,21	0,71	6,97	0,37
NL	25,61	0,00	134,24	0,00	125,63	5,47	183,57	3,68	141,59	1,01	189,63	1,07	500,84	3,37	435,64	4,50	197,44	2,33
PL	0,00	0,00	244,02	0,00	78,01	0,00	129,84	2,98	135,57	0,58	505,31	0,69	1 209,98	1,59	2 545,94	2,89	1 384,13	4,38
PT	10,65	0,00	72,78	0,00	65,82	1,27	96,32	2,89	74,29	0,79	99,50	0,85	262,96	2,65	253,58	3,53	115,37	1,83
RO	39,71	0,00	122,74	0,00	97,57	0,32	193,62	1,60	193,56	0,44	260,29	0,47	717,64	1,45	747,87	1,95	369,33	1,00
SE	7,07	0,00	35,67	0,00	33,34	1,02	48,79	3,63	37,61	1,00	50,45	1,06	132,98	3,34	124,1	4,43	56,52	2,29
SI	3,51	0,00	17,74	0,00	16,59	0,05	24,28	0,14	18,70	0,04	25,05	0,04	66,19	0,12	65,14	0,16	29,42	0,08
SK	12,19	0,00	61,70	0,00	57,59	0,04	84,31	0,20	64,99	0,06	87,01	0,06	229,74	0,18	244,47	0,24	111,50	0,12
UK	75,74	0,00	409,63	0,00	387,42	14,08	567,72	18,54	418,96	5,37	604,02	5,30	1 607,32	0,00	0	0	1 043,32	0,83
TOTAL	**603,52**	**17,53**	**3 550,73**	**0,00**	**3 115,11**	**53,53**	**4 815,97**	**117,26**	**3 761,57**	**32,28**	**5 490,60**	**34,14**	**14 090,23**	**90,27**	**14 002,17**	**117,37**	**7 436,36**	**55,11**

Tabella 2.2: proventi generati dalla vendita all'asta delle quote di emissione da parte dei paesi del SEE nel periodo dal 2019 al 30 giugno 2020 (in milioni di EUR)[91]

	2019		2020	
	Generali	**Trasporto aereo**	**Generali**	**Trasporto aereo**
IS	23,91	1,86	16,26	1,66
LI	0,52	0	0,47	0,00
NO	476,78	18,24	332,17	15,84
TOTALE	**501,21**	**20,1**	**348,90**	**17,51**

Appendice 3

Tabella 3.1: sintesi dei crediti internazionali oggetto di scambio entro giugno 2020[92]

Crediti internazionali scambiati entro la fine di giugno 2020	**Milioni**	**Percentuali**	**Crediti internazionali scambiati entro la fine di giugno 2020**	**Milioni**	**Percentuali**
CER	**288,86**	**60,06 %**	**ERU**	**192,07**	**39,94 %**
Cina	213,31	73,85	Ucraina	147,69	76,89 %
India	20,30	7,03	Russia	32,06	16,69 %
Uzbekistan	10,17	3,52	Polonia	2,82	1,46 %
Brasile	6,00	2,08	Germania	1,65	0,85 %
Vietnam	3,71	1,28	Francia	1,24	0,64 %
Cile	3,21	1,11	Bulgaria	0,50	0,26 %
Messico	3,17	1,10	Altri	6,11	3,21 %
Corea	2,93	1,01			
Altri	26,06	9,02			
TOTALE CER e ERU	**480,94**	**100 %**			

Fonte: EUTL

[91] Fonte: EEX

[92] Gli scambi relativi al Regno Unito, sospesi nel 2019 a motivo delle misure di salvaguardia adottate per tutelare l'integrità ambientale dell'EU ETS, sono stati ripresi nel 2020.

Tabella 3.2: sintesi dei crediti internazionali oggetto di scambio entro giugno 2020 per tipologia di impianti

Crediti internazionali scambiati entro la fine di giugno 2020 da:	CER in milioni	ERU in milioni
Impianti fissi	282,54	191,25
Operatori aerei	6,32	0,82
TOTALE	**288,86**	**192,07**

Fonte: EUTL

Appendice 4

Tabella 4.1: ripartizione per tipo di gas a effetto serra delle emissioni verificate nell'ambito del sistema ETS, diverse dal CO_2 proveniente da impianti, per il periodo 2013-2019 (in milioni di tonnellate)[93]

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PFCs	0.40	0.74	0.58	0.64	0.51	0.64	0.57
N_2O	2.48	5.48	5.31	4.62	4.92	4.108	3.68

Fonte: EUTL

[93] Per alcuni impianti, le emissioni di N_2O o PFC potrebbero non essere state comunicate separatamente nel registro dell'Unione, mentre le emissioni totali sono state comunicate in tonnellate di CO_2 equivalente. I dati della tabella riflettono la ripartizione delle emissioni per gas a effetto serra adottata nel registro dell'Unione. Le emissioni di N_2O sono state incluse nell'EU ETS a partire dalla fase 2 (dal 2008) come opzione volontaria di "opt-in" da parte di alcuni Stati membri, successivamente in modo obbligatorio insieme ai PFC a partire dalla fase 3 (dal 2013).

Appendice 5

Tabella 5.1: alcune pronunce della Corte di giustizia dell'Unione europea pertinenti al funzionamento dell'EU ETS nel periodo compreso tra luglio 2019 e giugno 2020

Numero di riferimento della causa	Legislazione interessata	Parti	Contesto della causa	Data	Conclusioni della Corte
Causa C- 189/19	Decisione 2011/278 della Commissione	Spenner GmbH & Co. KG/DE	La Spenner Gmbh voleva ottenere un'assegnazione supplementare di quote assegnate a titolo gratuito per la fase 3 dell'ETS (2013-2020), sostenendo che l'autorità tedesca competente non le aveva assegnato un quantitativo sufficiente a causa di un'errata interpretazione della decisione 2011/278/UE della Commissione, in particolare dell'articolo 9 relativo ai livelli storici di attività.	14.5.2020	La Corte ha statuito che l'articolo 9, paragrafo 9, della decisione 2011/278 non si applica agli ampliamenti sostanziali della capacità di un impianto esistente intervenuti prima del periodo di riferimento determinato conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, della decisione e che l'articolo 9, paragrafo 1, della decisione 2011/278 non impone all'autorità competente di determinare il periodo di riferimento pertinente per valutare i livelli storici di attività di un impianto.
Causa C- 113/19	Direttiva 2003/87/CE, Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea	Luxaviation SA/Ministro dell'ambiente, Lussemburgo	La Luxaviation pensava di aver completato la procedura di restituzione delle quote di emissione nel 2016, ma secondo il Ministero dell'ambiente non è stato così. Nel giugno 2016 il Ministro dell'ambiente ha comunicato alla Luxaviation che essa non aveva proceduto alla restituzione richiesta entro i termini impartiti, vale a dire entro il 30 aprile dello stesso anno. È stata imposta un'ammenda e il nome della Luxaviation è stato pubblicato sul sito web dell'Agenzia dell'ambiente.	26.3. 2020	La Corte ha disposto che l'articolo 20, l'articolo 47 e l'articolo 49, paragrafo 3, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea non ostino a che l'ammenda forfettaria ai sensi della direttiva ETS possa essere modulata dal giudice nazionale, che l'articolo 41 della Carta non si applichi alla questione se costituisca una facoltà o un obbligo per gli Stati membri formulare pareri o richiami ai gestori in buona fede e che il principio della tutela del legittimo affidamento non osti all'irrogazione dell'ammenda prevista all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2003/87 in una situazione in cui le autorità competenti non abbiano informato il gestore prima della scadenza del termine di restituzione.

Appendice 6

Tabella 6.1: stato di attuazione della fase 4 dell'EU ETS

Misura	Finalità	Tipo di atto legislativo	Adozione prevista
Elenco relativo alla rilocalizzazione del carbonio per il periodo 2021-2030	Redigere il nuovo elenco relativo alla rilocalizzazione del carbonio per la fase 4 dell'EU ETS sulla base di criteri per la determinazione dei settori esposti a un rischio significativo di rilocalizzazione del carbonio	Decisione delegata della Commissione	Adottata il 15 febbraio 2019 e pubblicata nella Gazzetta ufficiale l'8 maggio 2019[94]
Revisione delle norme in materia di assegnazione gratuita delle quote per il periodo 2021-2030	Revisione della decisione 2011/278/UE della Commissione che stabilisce norme transitorie per l'insieme dell'Unione ai fini dell'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita allo scopo di adattarla al nuovo contesto giuridico per la fase 4	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 19 dicembre 2018 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 27 febbraio 2019[95]
Adeguamenti dell'assegnazione gratuita di quote dovuti a variazioni della produzione	Definire le modalità per l'adeguamento del livello di assegnazione gratuita agli impianti sulla base di una variazione dei livelli di operatività mediamente superiore al 15 % in più o in meno in un periodo di due anni	Regolamento di esecuzione della Commissione	Adottato il 31 ottobre 2019 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 4 novembre 2019[96]
Aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita per il periodo 2021-2025	Definire parametri di riferimento aggiornati per il periodo 2021-2025 sulla base dei dati trasmessi dagli Stati membri entro il 30 settembre 2019 per gli anni 2016 e 2017	Regolamento di esecuzione della Commissione	2020
Istituzione del Fondo per l'innovazione	Stabilire le regole di funzionamento del Fondo per l'innovazione, compresi i criteri e la procedura di selezione	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 26 febbraio 2019 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 28 maggio 2019[97]
Istituzione del Fondo per la modernizzazione	Stabilire le regole di funzionamento del Fondo per la modernizzazione	Regolamento di esecuzione della Commissione	Adottato il 9 luglio 2020 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 10 luglio 2020[98]
Revisione del regolamento (UE) n. 389/2013 (regolamento relativo al registro)	Stabilire le prescrizioni relative al registro dell'Unione per la fase 4 sotto forma di banche dati elettroniche standardizzate contenenti elementi di dati comuni che consentano di controllare il rilascio, il possesso, il trasferimento e la cancellazione delle quote di emissione, nonché di assicurare l'accesso al pubblico e la riservatezza	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 12 marzo 2019 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 2 luglio 2019[99]

[94] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2019:120:FULL&from=IT
[95] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0331&from=IT
[96] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1842&from=IT
[97] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0856&from=IT
[98] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1001&from=IT
[99] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1122&from=IT

Modifica del regolamento (UE) n. 1031/2010 (regolamento sulle vendite all'asta)	Consentire la vendita all'asta dei primi 50 milioni di quote di emissione a favore del Fondo per l'innovazione provenienti dalla riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) nel 2020	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 30 ottobre 2018 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 4 gennaio 2019[100]
Revisione del regolamento (UE) n. 1031/2010 (regolamento sulle vendite all'asta)	Revisione di alcuni aspetti del processo di messa all'asta per attuare le prescrizioni relative alla fase 4, in particolare per consentire la vendita all'asta di quote a favore del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione, e per riflettere la classificazione delle quote EU ETS come strumenti finanziari ai sensi della direttiva 2014/65/UE relativa ai mercati degli strumenti finanziari (MiFID2).	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 28 agosto 2019 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale l'8 novembre 2019[101]
Revisione del regolamento (UE) n. 601/2012 sul monitoraggio e la comunicazione	Semplificare, migliorare e chiarire le norme in materia di monitoraggio e comunicazione e ridurre l'onere amministrativo, sulla base dell'esperienza maturata nell'attuazione durante la fase 3	Regolamento di esecuzione della Commissione	Adottato il 19 dicembre 2018 e pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il 31 dicembre 2018[102]
Revisione del regolamento (UE) n. 600/2012 sulla verifica e l'accreditamento	Semplificare, migliorare e chiarire le norme in materia di verifica e accreditamento e ridurre per quanto possibile l'onere amministrativo, sulla base dell'esperienza maturata nell'attuazione durante la fase 3	Regolamento di esecuzione della Commissione	Adottato il 19 dicembre 2018 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 31 dicembre 2018[103]
Regolamento (UE) 2019/1603 che integra la direttiva 2003/87/CE per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo per quanto riguarda il sistema CORSIA	Integrare la direttiva EU ETS per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione del sistema CORSIA	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 18 luglio 2019 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 30 settembre 2019[104]
Orientamenti relativi agli aiuti di Stato nell'ambito dell'EU ETS per il periodo 2021-2030	Revisione degli orientamenti relativi agli aiuti di Stato nell'ambito dell'EU ETS per la fase 4 al fine di tenere conto delle nuove disposizioni introdotte dalla direttiva EU ETS riveduta per i sistemi di compensazione dei costi indiretti del carbonio	Comunicazione della Commissione	2020

[100] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0007
[101] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1868&from=IT
[102] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R2066
[103] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R2067&from=IT
[104] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1603&from=IT

Decisione delegata (UE) 2020/1071 della Commissione per quanto riguarda l'esclusione dal sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE dei voli in arrivo dalla Svizzera	Modificare l'allegato I della direttiva EU ETS per escludere dal sistema di scambio di quote di emissione dell'UE i voli in arrivo dalla Svizzera a partire dal 1º gennaio 2020	Regolamento delegato della Commissione	Adottato il 18 maggio 2020 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 21 luglio 2020[105]

Stato dei lavori
Pianificato
In corso
Realizzato

Appendice 7

Tabella 7.1: contributi degli Stati membri/Stati EFTA-SEE alla riserva stabilizzatrice del mercato nel 2019-2020 (numero di quote di emissione)

Stato membro/Stato EFTA-SEE	Contributi MSR nel 2019[106]	Contributi MSR nel 2020[107]
Austria	**5 935 748**	**5 614 399**
Belgio	**9 846 994**	**9 313 899**
Bulgaria	**8 292 720**	**7 843 771**
Croazia	**1 614 984**	**1 527 552**
Cipro	**932 844**	**882 342**
Cechia	**15 406 858**	**14 572 765**
Danimarca	**5 340 750**	**5 051 614**
Estonia	**2 904 319**	**2 747 085**
Finlandia	**7 130 025**	**6 744 021**
Francia	**23 346 791**	**22 082 847**
Germania	**85 389 770**	**80 766 957**
Grecia	**12 684 492**	**11 997 782**
Ungheria	**5 115 708**	**4 838 755**
Islanda	**166 450**	**157 439**
Irlanda	**3 991 393**	**3 775 308**
Italia	**40 304 729**	**38 122 721**
Lettonia	**865 501**	**818 645**
Liechtenstein	**3 725**	**3 524**
Lituania	**1 792 324**	**1 695 292**

[105] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020D1071

[106] Per il periodo da gennaio ad agosto 2019, i dati si basano sulla comunicazione della Commissione C(2018) 2801 final del 15.5.2018, disponibile all'indirizzo https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/reform/docs/c_2018_2801_en.pdf

[107] Per i periodi da settembre a dicembre 2019 e da gennaio ad agosto 2020, i dati si basano sulla comunicazione della Commissione C(2019) 3288 final, disponibile all'indirizzo https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52019XC0516(01)

Lussemburgo	**467 394**	**442 090**
Malta	**354 798**	**335 590**
Paesi Bassi	**14 291 411**	**13 517 705**
Norvegia	**3 314 570**	**3 135 127**
Polonia	**39 282 170**	**37 155 520**
Portogallo	**6 478 775**	**6 128 029**
Romania	**14 941 290**	**14 132 401**
Slovacchia	**4 752 513**	**4 495 223**
Slovenia	**1 577 714**	**1 492 300**
Spagna	**32 660 234**	**30 892 081**
Svezia	**3 457 106**	**3 269 946**
Regno Unito	**44 480 623**	**42 072 540**
Totale	**397 124 722**	**375 625 270**

Appendice 8

Tabella 8.1: fondi non spesi NER 300 nell'ambito dell'InnovFin EDP e del CEF DI: progetti sostenuti nel periodo che va da agosto 2019 a giugno 2020

Titolo del progetto	Descrizione
VOLTALIS (EDP)	Voltalis è un aggregatore per la gestione della domanda nel settore dell'energia elettrica. Tale aggregatore fornisce soluzioni tecniche intelligenti per consentire ai carichi domestici e ai carichi commerciali e industriali di piccole dimensioni di partecipare ai mercati dell'energia e di sbloccare il loro potenziale in termini di flessibilità. Il progetto migliorerà la sicurezza dell'approvvigionamento riducendo il rischio di interruzioni della fornitura di corrente e migliorerà l'efficienza energetica grazie alla diminuzione del consumo complessivo di energia elettrica. A Voltalis è stato concesso un prestito di 20 milioni di EUR finanziato dai fondi non spesi del programma NER 300.
STEELANOL (EDP) Produzione avanzata di biocombustibili ricavati dai gas di scarico provenienti dall'industria siderurgica	L'operazione STEELANOL ha ricevuto un prestito di 75 milioni di EUR interamente finanziato dalle risorse non spese del programma NER 300 per sostenere la dimostrazione di una produzione siderurgica a basse emissioni di carbonio. Questo progetto, unico nel suo genere, intende dimostrare che esiste un percorso efficace per produrre il bioetanolo da materie prime di rifiuti legnosi e integrarlo pienamente in una acciaieria di grandi dimensioni. Il progetto rappresenta un importante passo avanti verso la decarbonizzazione del settore.
EV Charging Italy (CEF DI)	Il progetto mira a sviluppare l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici in Italia. Tale progetto prevede l'installazione di circa 6 850 punti di ricarica e il relativo allacciamento alla rete di distribuzione nel periodo 2019-2023. Il finanziamento del progetto, che proviene interamente dai fondi non spesi del programma NER 300, ammonta a 25 milioni di EUR.
Programma di mobilità elettrica di Hamburger Hochbahn (CEF DI)	Questo progetto di Hamburger Hochbahn, operatore del settore trasporti pubblici di Amburgo, mira a rinnovare e a elettrificare il parco degli automezzi pubblici urbani di Amburgo, sostituendo gli attuali autobus diesel con 100 autobus elettrici e realizzando la relativa infrastruttura di ricarica. Il promotore del progetto utilizza il 100 % di energia rinnovabile certificata per alimentare i suoi autobus elettrici. La strategia dell'azienda prevede che l'infrastruttura di ricarica sia modulare e scalabile, di facile manutenzione e altamente efficiente dal punto di vista energetico e dei costi.

Programma di mobilità elettrica di VHH Hamburg (CEF DI)	Il progetto sostiene VHH, operatore del settore trasporti pubblici di Amburgo, nell'acquisto di circa 155 autobus elettrici per sostituire i vecchi autobus diesel e nella costruzione della relativa infrastruttura di ricarica. Tale progetto comprende l'adeguamento di quattro depositi nell'ambito della mobilità elettrica e la costruzione di un nuovo deposito adatto agli autobus elettrici, nonché l'implementazione di software e sistemi informatici. Il promotore del progetto utilizza il 100 % di energia rinnovabile certificata.
LIGNOL (PDA)	Questo progetto sostiene la costruzione di un impianto di produzione di Lignol (un bio-olio rinnovabile a base di lignina, miscelabile nei motori a combustione in qualsiasi grado e adatto alla miscelazione con il carburante per aerei) presso una fabbrica di pasta per carta esistente a Mörrum, in Svezia, per arrivare a produrne annualmente circa 185 000 tonnellate. Oltre a ridurre le emissioni di CO_2 del settore dei trasporti svedese, il processo di produzione di Lignol è altamente efficiente dal punto di vista energetico e non produce emissioni tossiche o scarti nocivi. La stima dei costi di dimostrazione ammonta a 105,5 milioni di EUR.
Solar Thermo Electric Magaldi (PDA)	Il progetto, con sede in Italia, sostiene un impianto unico nel suo genere basato su un nuovo concetto di produzione e stoccaggio di energia solare termica e che produce energia elettrica "verde" dispacciabile su richiesta. L'impianto offrirà un approvvigionamento continuo di energia elettrica da fonti rinnovabili senza la necessità di costruire lunghi elettrodotti, sostituendo il costo delle centrali termiche che utilizzano l'olio combustibile pesante o il diesel. Si prevede che l'energia elettrica totale prodotta annualmente dall'impianto ammonterà a circa 14 300 MWh/anno. I costi sono attualmente stimati a circa 36 milioni di euro.
BIOFOREVER (PDA)	Il progetto sostiene una bioraffineria su scala dimostrativa con sede a Rotterdam che trasforma il legno in etanolo e produce 8 000 tonnellate di etanolo all'anno. Il fattore di produzione sarà costituito dai rifiuti legnosi di qualità A o B. Il prodotto ottenuto dalla trasformazione sarà l'etanolo per i biocarburanti. I costi di dimostrazione del progetto sono stimati a 30 milioni di EUR.