



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Bruxelles, 20 aprile 2023
(OR. en)**

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

**CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato

DIRETTIVA (UE) 2023/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ...

**recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto
aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione
e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 152.

² GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

³ Posizione del Parlamento europeo del 18 aprile 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha istituito un sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra nell'Unione al fine di promuovere la riduzione di dette emissioni secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica. Le attività di trasporto aereo sono state incluse nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) dalla direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio². L'Unione europea ha la competenza di estendere il sistema per lo scambio di quote nell'ambito dell'EU ETS a tutti i voli in partenza o in arrivo da un aerodromo situato in uno Stato membro.

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 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 (GU L 8 del 13.1.2009, pag. 3).

- (2) La protezione dell'ambiente è una delle sfide più importanti che l'Unione e il resto del mondo devono affrontare. L'accordo di Parigi¹, adottato il 12 dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC) ("accordo di Parigi"), è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Le parti dell'accordo di Parigi hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima, il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che contenere l'aumento della temperatura media mondiale a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali ridurrebbe in misura significativa i rischi e l'impatto dei cambiamenti climatici, e le parti si sono impegnate a rafforzare i loro obiettivi per il 2030 entro la fine del 2022 allo scopo di accelerare l'azione per il clima in questo decennio critico e colmare il divario in termini di ambizione rispetto all'obiettivo di 1,5 °C. Per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi tutti i settori dell'economia, compreso il trasporto aereo internazionale, devono contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

¹ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (3) Il trasporto aereo genera dal 2 al 3 % delle emissioni globali di CO₂ e l'impatto climatico complessivo del trasporto aereo è almeno il doppio rispetto a quello associato al solo CO₂. Il trasporto aereo è, dopo il trasporto su strada, la seconda maggiore fonte di impatto climatico generato dai trasporti. Nel 2022 Eurocontrol prevedeva un aumento dell'attività del trasporto aereo europeo pari al 44 % entro il 2050, rispetto al 2019. La necessità di azioni volte a ridurre le emissioni di CO₂ sta diventando sempre più urgente, come afferma il Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico nelle sue ultime relazioni del 7 agosto 2021, dal titolo "Climate Change 2021: The Physical Science Basis" (Cambiamenti climatici 2021: basi fisico-scientifiche), del 28 febbraio 2022 dal titolo "Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability" (Cambiamenti climatici 2022: impatti, adattamento e vulnerabilità) e del 4 aprile 2022 dal titolo "Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change" (Cambiamenti climatici 2022: mitigazione dei cambiamenti climatici). Quest'ultima relazione individua nel trasporto aereo internazionale un settore in cui gli accordi settoriali hanno fissato obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici che non sono assolutamente sufficienti per conseguire l'obiettivo a lungo termine relativo alla temperatura previsto dall'accordo di Parigi. L'Unione dovrebbe pertanto affrontare tale urgente necessità di azione o intensificando i propri sforzi e affermandosi come leader internazionale nella lotta contro i cambiamenti climatici.

- (4) Il 27 giugno 2018, alla decima riunione della sua 214^a sessione, il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha adottato la prima edizione dell'allegato 16, volume IV, della convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata il 7 dicembre 1944 ("convenzione di Chicago") - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), che istituisce le norme internazionali e le pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per CORSIA ("SARP di CORSIA"). L'Unione e i suoi Stati membri stanno attuando il regime CORSIA sin dall'inizio della fase pilota 2021-2023 in conformità della decisione (UE) 2020/954 del Consiglio¹.
- (5) In linea con la decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio², gli Stati membri hanno notificato al segretariato dell'ICAO le differenze tra CORSIA e l'EU ETS. L'obiettivo era preservare l'*acquis* dell'Unione e le future prerogative politiche, nonché il livello di ambizione dell'Unione in materia di clima e il ruolo esclusivo del Parlamento europeo e del Consiglio nel decidere il contenuto del diritto dell'Unione. Dopo l'adozione della presente direttiva, è opportuno aggiornare la notifica al segretariato dell'ICAO delle differenze tra CORSIA e l'EU ETS mediante una seconda notifica delle differenze in linea con il diritto dell'Unione per tener conto delle modifiche apportate alla direttiva 2003/87/CE.

¹ Decisione (UE) 2020/954 del Consiglio, del 25 giugno 2020, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) riguardo alla notifica della partecipazione volontaria al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) a decorrere dal 1° gennaio 2021 e dell'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023 (GU L 212 del 3.7.2020, pag. 14).

² Decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio, del 29 novembre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in merito alla prima edizione delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) (GU L 325 del 20.12.2018, pag. 25).

- (6) Le sfide di natura climatica e ambientale e gli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione della Commissione, dell'11 dicembre 2019, sul Green Deal europeo (“Green Deal europeo”).
- (7) Nei contributi aggiornati determinati a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri, presentati al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre entro il 2030 le emissioni nette di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990. Il trasporto aereo dovrebbe contribuire a tali sforzi di riduzione delle emissioni.
- (8) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo di realizzare l'azzeramento delle emissioni nette al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un obiettivo climatico intermedio di riduzione vincolante all'interno dell'Unione per le emissioni nette di gas a effetto serra (le emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.

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

- (9) Le modifiche introdotte dalla presente direttiva sono essenziali per garantire l'integrità dell'EU ETS e per orientarlo efficacemente affinché contribuisca, come strumento strategico, al conseguimento degli obiettivi dell'Unione di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, al più tardi, nonché dell'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative, come stabilito all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119. Tali modifiche mirano pertanto altresì ad attuare i contributi dell'Unione nell'ambito dell'accordo di Parigi per quanto riguarda il trasporto aereo. Pertanto, il quantitativo totale di quote per il trasporto aereo dovrebbe essere consolidato e soggetto al fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE.

- (10) Il trasporto aereo influisce sul clima anche attraverso emissioni diverse dal CO₂, quali gli ossidi di azoto (NO_x), il particolato carbonioso, le specie di zolfo ossidato, nonché gli effetti del vapore acqueo, come anche attraverso processi atmosferici causati da tali emissioni, ad esempio la formazione di ozono e di cirri creati dalle scie di condensazione. L'impatto climatico di tali emissioni diverse dal CO₂ dipende dal tipo di carburante e di motori utilizzato, dal luogo in cui le emissioni sono prodotte, in particolare l'altitudine di crociera dell'aeromobile e la sua posizione in termini di longitudine e latitudine, come anche l'ora in cui le emissioni sono prodotte e le condizioni atmosferiche presenti in quel momento. Sulla base della valutazione d'impatto della Commissione del 2006 sull'inclusione del settore del trasporto aereo nell'EU ETS, la direttiva 2008/101/CE ha riconosciuto che detto settore incide sul clima planetario attraverso il rilascio di emissioni diverse dal CO₂. L'articolo 30, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE, quale modificata dalla direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, prevedeva che la Commissione presentasse un'analisi aggiornata degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ corredata, se del caso, di una proposta sul modo migliore per affrontare tali effetti, prima del 1° gennaio 2020. Per ottemperare a tale norma, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) ha svolto un'analisi aggiornata degli effetti del trasporto aereo sui cambiamenti climatici non legati alle emissioni di CO₂ e ha pubblicato il suo studio il 23 novembre 2020. I risultati di tale studio hanno confermato ciò che era stato precedentemente stimato, in particolare il fatto che gli impatti climatici non legati alle emissioni di CO₂ prodotti dalle attività di trasporto aereo sono nel complesso almeno tanto significativi quanto quelli legati al solo CO₂.

¹ 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).

- (11) Dai risultati dello studio dell'AESA del 23 novembre 2020 emerge che gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂, in linea con il principio di precauzione, non possono più essere ignorati. Sono necessarie misure normative dell'Unione per ottenere riduzioni delle emissioni in linea con l'accordo di Parigi. Pertanto, la Commissione dovrebbe istituire un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica degli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂. Sulla base dei risultati di tale quadro, la Commissione dovrebbe presentare entro il 1° gennaio 2028 una relazione nonché, se del caso e sulla base di una valutazione d'impatto, una proposta legislativa contenente misure di mitigazione per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂, ampliando l'ambito di applicazione dell'EU ETS al fine di includere tali effetti.
- (12) Per realizzare l'obiettivo climatico divenuto più ambizioso sarà necessario destinare quante più risorse possibili alla transizione climatica, che dovrebbe anche essere una transizione giusta. Tutti i proventi derivanti dalla vendita all'asta che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione dovrebbero perciò essere utilizzati per finalità legate al clima.

- (13) Il quantitativo totale di quote per il trasporto aereo dovrebbe essere consolidato al livello dell'assegnazione ai voli per i quali devono essere restituite quote in conformità della direttiva 2003/87/CE. L'assegnazione per il 2024 dovrebbe basarsi sull'assegnazione totale agli operatori aerei attivi nel 2023, ridotta del fattore di riduzione lineare stabilito da tale direttiva. Il livello dell'assegnazione dovrebbe essere aumentato per tenere conto delle rotte che non erano contemplate dall'EU ETS nel 2023 ma che lo saranno a partire dal 2024.
- (14) L'aumento della quota delle vendite all'asta a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbe costituire la regola per l'assegnazione delle quote nel settore del trasporto aereo, tenendo conto della capacità del settore di trasferire l'aumento del costo del CO₂. Occorre procedere all'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita nel 2024 e nel 2025 nonché alla vendita all'asta integrale a partire dal 2026.

- (15) La direttiva 2003/87/CE dovrebbe contribuire a incentivare la decarbonizzazione del trasporto aereo commerciale. La transizione dall'uso di combustibili fossili contribuirebbe al conseguimento di tale decarbonizzazione. Tuttavia, considerati l'elevato livello di concorrenza tra gli operatori aerei, lo sviluppo del mercato dell'Unione per i carburanti sostenibili per il trasporto aereo e il notevole differenziale di prezzo tra il cherosene fossile e i carburanti sostenibili per il trasporto aereo, tale transizione dovrebbe essere sostenuta incentivando coloro che agiscono per primi. Pertanto è opportuno riservare, per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, 20 milioni di quote da assegnare per coprire parte del differenziale di prezzo rimanente tra il cherosene fossile e i carburanti per il trasporto aereo ammissibili per i singoli operatori aerei. Tali quote dovrebbero provenire dalla riserva delle quote totali disponibili per il trasporto aereo ed essere assegnate in modo non discriminatorio solo per i voli soggetti all'obbligo di restituzione di cui alla direttiva 2003/87/CE. A seguito di una valutazione del funzionamento di tale riserva, la Commissione potrebbe decidere di presentare una proposta legislativa per l'assegnazione di un quantitativo limitato e circoscritto nel tempo di quote di emissioni, che dovrebbe durare solo fino al 31 dicembre 2034.

- (16) I voli commerciali supersonici hanno cessato di essere disponibili, tra l'altro, a causa dei danni ambientali sproporzionatamente elevati da essi provocati. Tuttavia, le tendenze attuali mostrano un'intensa ricerca orientata alla reintroduzione del trasporto aereo supersonico. La correlazione positiva tra la velocità di volo e il livello delle emissioni dovute al consumo di carburante giustifica la differenza di trattamento tra voli subsonici e supersonici. È pertanto opportuno escludere eventuali futuri voli supersonici dal sostegno fornito ai sensi della presente direttiva ai combustibili non fossili.
- (17) La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere modificata anche per quanto riguarda le unità accettabili a fini di conformità, onde tenere conto dei criteri di ammissibilità delle unità di emissione nell'ambito del regime CORSIA adottati nel marzo 2019 dal Consiglio dell'ICAO nella sua 216^a sessione, quale elemento essenziale di CORSIA. Gli operatori aerei con sede nell'Unione dovrebbero poter utilizzare le unità a fini di conformità a CORSIA per i voli da, verso o tra i paesi terzi che si ritiene partecipino a CORSIA. Per garantire che nell'Unione CORSIA sia attuato in modo da incentivarne l'adesione e sostenere gli obiettivi dell'accordo di Parigi, le unità a fini di conformità dovrebbero avere origine in Stati che partecipano a CORSIA e che sono parti dell'accordo di Parigi, e non dovrebbero essere conteggiate due volte.

- (18) Al fine di garantire condizioni uniformi d'uso delle unità in conformità della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare un elenco di unità sulla base di quelle che sono state ritenute accettabili dal Consiglio dell'ICAO a fini di conformità a CORSIA e che soddisfano le condizioni di ammissibilità di cui alla presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (19) Al fine di garantire condizioni uniformi per le disposizioni necessarie per l'autorizzazione in capo alle parti partecipanti, per adeguare tempestivamente la comunicazione delle emissioni di origine antropica suddivise per fonti e assorbimenti per pozzi, coperti dai contributi determinati a livello nazionale delle parti partecipanti, nonché evitare il doppio conteggio e un aumento netto delle emissioni globali, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire disposizioni dettagliate a tali fini. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi di calcolo degli obblighi di compensazione per CORSIA per gli operatori aerei con sede nell'Unione, è opportuno attribuire alla Commissione le corrispondenti competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (21) Poiché l'attuazione di CORSIA e la garanzia del suo rispetto da parte dagli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione sono di competenza esclusiva del paese di origine di tali operatori aerei, gli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione non dovrebbero essere tenuti a cancellare le unità a fini di conformità a CORSIA ai sensi della presente direttiva.
- (22) Poiché l'attuazione di CORSIA e la garanzia del suo rispetto da parte dagli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione sono di competenza esclusiva del paese di origine di tali operatori aerei, qualora un operatore aereo con sede al di fuori dell'Unione generi emissioni significative dovute a voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) o in partenza da un aerodromo situato nel SEE verso un aerodromo situato in Svizzera o nel Regno Unito, lo Stato in cui ha sede tale operatore aereo può anche notificare le differenze riguardanti l'applicazione di CORSIA in relazione ai voli intraeuropei. La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere oggetto di un riesame alla luce degli sviluppi a tal riguardo.
- (23) Al fine di assicurare la parità di trattamento sulle rotte, i voli da e verso gli Stati che non attuano CORSIA ai fini del diritto dell'Unione, diversi dai voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE e in arrivo in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito, dovrebbero essere esentati dagli obblighi di restituzione delle quote o di cancellazione delle unità. Per incentivare la piena attuazione di CORSIA a partire dal 2027, l'esenzione in relazione alla restituzione delle quote dovrebbe applicarsi solo alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2026.

- (24) L'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce che la politica dell'Unione in materia ambientale contribuisce a promuovere misure a livello internazionale volte a combattere i cambiamenti climatici e che, nell'ambito delle rispettive sfere di competenza, l'Unione e gli Stati membri collaborano con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali competenti. Tali obiettivi sono pertinenti anche per l'ICAO e per l'ulteriore sviluppo di CORSIA.
- (25) La trasparenza dei dati e l'accesso del pubblico alle informazioni sono essenziali per migliorare la responsabilità e l'applicabilità. Pertanto, la Commissione dovrebbe pubblicare, in modo facilmente fruibile, i dati sulle emissioni e le compensazioni degli operatori aerei, il che agevolerebbe la valutazione dell'impatto di CORSIA sulla riduzione globale delle emissioni di CO₂ e del suo ruolo nel raggiungimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi.
- (26) I voli da e per i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo, quali definiti dalle Nazioni Unite, che non attuano CORSIA ai fini del diritto dell'Unione, tranne gli Stati con PIL pro capite pari o superiore alla media dell'Unione, dovrebbero essere esentati sine die dagli obblighi di restituzione di quote o di cancellazione delle unità.

- (27) Al fine di garantire condizioni uniformi per esentare gli operatori aerei dagli obblighi di compensazione di cui alla presente direttiva per quanto riguarda le emissioni dei voli da e per gli Stati che attuano CORSIA in modo meno rigoroso nel proprio diritto interno o che non applicano CORSIA allo stesso modo a tutti gli operatori aerei a norma della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per esentare gli operatori aerei con sede nell'Unione dagli obblighi di compensazione afferenti alle emissioni dei voli in caso di distorsione significativa della concorrenza a danno degli operatori aerei con sede nell'Unione a causa di un minor rigore nell'attuare o far rispettare CORSIA nei paesi terzi. La distorsione della concorrenza potrebbe essere causata da un approccio meno rigoroso alle unità ammissibili o alle disposizioni in materia di doppio conteggio. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (28) Al fine di garantire condizioni uniformi per instaurare la parità di trattamento sulle rotte tra due Stati che applicano CORSIA, se tali Stati consentono agli operatori aerei di utilizzare unità diverse da quelle figuranti nell'elenco delle unità a fini di conformità adottato a norma di un atto di esecuzione ai sensi della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per consentire agli operatori aerei con sede in uno Stato membro di utilizzare tipi di unità supplementari rispetto a tale elenco delle unità a fini di conformità, o di non essere vincolati alle condizioni di ammissibilità delle unità introdotte dalla presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

- (29) La Commissione dovrebbe riferire in merito all'attuazione di CORSIA e del paniere di misure dell'ICAO volte a conseguire l'obiettivo globale indicativo a lungo termine di neutralità in termini di emissioni di carbonio nel settore del trasporto aereo internazionale, adottato dalla 41^a assemblea dell'ICAO il 7 ottobre 2022.
- (30) Per agevolare i lavori in sede di ICAO, in tre occasioni l'Unione ha adottato deroghe, limitate nel tempo, all'EU ETS in modo da limitare gli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nel SEE, garantendo il pari trattamento degli operatori aerei attivi sulla stessa rotta, indipendentemente dal luogo in cui sono stabiliti. La deroga più recente all'EU ETS, introdotta con il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, ha limitato gli obblighi di conformità alle emissioni dei voli rilasciate all'interno del SEE fino al 2023, prevedendo la possibilità, in seguito al riesame contemplato stabilito da tale regolamento, di modificare l'ambito di applicazione del sistema per quanto riguarda le attività da e verso gli aerodromi situati al di fuori del SEE, a decorrere dal 1^o gennaio 2024. Al fine di valutare l'esecuzione l'attuazione di CORSIA, la cui fase pilota è iniziata, e le sue modalità di applicazione pratica, è opportuno prorogare fino al 31 dicembre 2026 l'attuale deroga agli obblighi di restituzione previsti dall'EU ETS per i voli effettuati da operatori aerei su rotte non contemplati da CORSIA da e verso i paesi terzi interessati, per i quali gli obblighi di comunicazione e di restituzione dell'EU ETS si applicherebbero altrimenti entro il 31 marzo 2027 e il 30 settembre 2027.

¹ Regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021 (GU L 350 del 29.12.2017, pag. 7).

Tale deroga dovrebbe essere l'ultima deroga temporanea all'EU ETS. È opportuno effettuare un riesame di CORSIA entro il 1° luglio 2026. Se entro il 31 dicembre 2025 l'assemblea dell'ICAO non ha rafforzato CORSIA in linea con il suo obiettivo indicativo a lungo termine, al fine di conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, o se gli Stati elencati nell'atto di esecuzione che deve essere adottato dalla Commissione, rappresentano meno del 70 % delle emissioni del trasporto aereo internazionale in base ai dati disponibili più recenti, la Commissione dovrebbe proporre, se del caso, che l'EU ETS si applichi alle emissioni dei voli in partenza a partire dal 2027 e che gli operatori aerei possano detrarre tutti i costi sostenuti con la compensazione nell'ambito di CORSIA su tali rotte, onde evitare la doppia imposizione. Parallelamente, se un paese terzo non applica il sistema CORSIA a partire dal 2027, l'EU ETS dovrebbe applicarsi alle emissioni dei voli in partenza da tale paese terzo.

- (31) Le informazioni sull'uso delle unità a fini di conformità agli obblighi di compensazione nell'ambito di CORSIA dovrebbero essere rese pubbliche con la stessa trasparenza con cui sono disponibili le informazioni sull'uso dei crediti internazionali ai sensi della direttiva 2003/87/CE fino al 2020, a norma dell'allegato XIV del regolamento (UE) n. 389/2013 della Commissione¹.

¹ Regolamento (UE) n. 389/2013 della Commissione, del 2 maggio 2013, che istituisce un registro dell'Unione conformemente alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alle decisioni n. 280/2004/CE e n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti (UE) n. 920/2010 e n. 1193/2011 della Commissione (GU L 122 del 3.5.2013, pag. 1).

- 32) Il 7 ottobre 2022 e nel contesto della pandemia di COVID-19, la 41^a assemblea dell'ICAO ha deciso di modificare la precedente base di riferimento di CORSIA per il periodo dal 2024 al 2035, passando dalla media delle emissioni di CO₂ del 2019 e del 2020 all'85 % delle emissioni di CO₂ del 2019. La media di tutte le emissioni di CO₂ notificate nel periodo 2019 e nel -2020 è stata di 435 859 594 tonnellate. Nel 2019 le emissioni di CO₂ si sono attestate a 608 076 604 tonnellate e l'85 % di tale quantitativo equivale a 516 865 113 tonnellate. Tuttavia, la base di riferimento effettiva che l'ICAO usa per calcolare il fattore di crescita del settore è determinata utilizzando un sottoinsieme di emissioni di CO₂ che tiene conto solo delle emissioni sulle rotte soggette a obblighi di compensazione. Per il sottoinsieme di tutte le coppie di Stati soggette a obblighi di compensazione nel 2021, la media delle emissioni di CO₂ del 2019 e del 2020 non è stata pubblicata dall'ICAO ma è stimata a 245 milioni di tonnellate, mentre le emissioni di CO₂ del 2019 sono state pari a 341 380 188 tonnellate, il cui 85 % equivale a 290 173 160 tonnellate. Per tutte le coppie di Stati che dovrebbero essere soggette a obblighi di compensazione nel 2027, la media delle emissioni di CO₂ del periodo 2019 e del 2020 è stimata a circa 373 milioni di tonnellate, mentre l'85 % delle emissioni di CO₂ corrispondenti del 2019 è stimato a circa 439 milioni di tonnellate.
- (33) Al fine di garantire condizioni uniformi per stilare l'elenco degli paesi Stati che si ritiene applichino CORSIA ai fini della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare e aggiornare l'elenco degli Stati diversi da quelli del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene partecipino a CORSIA ai fini del diritto dell'Unione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

- (34) La transizione verso la sostenibilità del settore del trasporto aereo deve tenere conto della dimensione sociale del settore e della sua competitività, onde garantire che questa tale transizione sia socialmente giusta e permetta ai lavoratori di accedere a una formazione, a una riqualificazione e a un aggiornamento delle competenze. La Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva e le sue ripercussioni sociali nel settore del trasporto aereo.
- (35) I voli con tratte pari o inferiori a 1 000 chilometri rappresentano dal 6 al 9 % delle emissioni totali di CO₂ del trasporto aereo. La Commissione dovrebbe presentare una relazione sulle misure volte a promuovere un trasferimento modale verso modi di trasporto alternativi e più sostenibili, in attesa di innovazioni tecnologiche e della disponibilità di aeromobili e carburanti per il trasporto aereo a zero emissioni.
- (36) Sebbene l'EU ETS si applichi ai voli sin dal 2012, il pacchetto "Pronti per il 55 %" comprende misure supplementari che, insieme all'EU ETS, potrebbero avere un impatto cumulativo sul settore. Al fine di salvaguardare la connettività aerea per i voli che servono regioni insulari o piccoli aeroporti, il meccanismo della presente direttiva, volto a colmare il differenziale di prezzo rimanente tra i combustibili fossili e le alternative agli stessi, dovrebbe limitare gli impatti negativi sulla connettività aerea e attenuare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Entro il 2026 la Commissione dovrebbe riferire in merito ai possibili effetti sulla connettività aerea.

- (37) Il fattore di emissione di kerosene per aeromobili (Jet A1 o Jet A) nell'ambito dell'EU ETS dovrebbe essere allineato al fattore di emissione per tale carburante stabilito nelle SARP di CORSIA. L'aumento del fattore di emissione di kerosene per aeromobili non dovrebbe comportare alcuna modifica dei livelli di assegnazione, in quanto le assegnazioni gratuite al trasporto aereo sono gradualmente eliminate a norma della presente direttiva a favore della vendita all'asta per ottenere maggiori riduzioni delle emissioni.
- (38) I carburanti rinnovabili di origine non biologica che utilizzano idrogeno da fonti rinnovabili, conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, dovrebbero essere considerati a zero emissioni per gli operatori aerei che li utilizzano fino a quando non siano stabilite norme dettagliate per una contabilizzazione adeguata ai sensi della presente direttiva.

¹ 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).

(39) Al fine di definire norme dettagliate per il calcolo annuale della differenza di costo tra il cherosene fossile e i carburanti ammissibili conformemente ad un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile, per l'assegnazione di quote per l'uso di tali carburanti ammissibili, e per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra risparmiate a seguito dell'uso di tali carburanti ammissibili nonché per definire disposizioni per tenere conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE.. É opportuno altresì delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE, al fine di stabilire le modalità precise per la messa all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote del trasporto aereo, ivi comprese le modalità precise della vendita all'asta necessarie per il trasferimento al bilancio generale dell'Unione di una percentuale dei proventi di tali aste come risorse proprie. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (40) È opportuno considerare con particolare attenzione la promozione dell'accessibilità per le regioni ultraperiferiche dell'Unione. Si dovrebbe pertanto prevedere, fino al 31 dicembre 2030, una deroga temporanea all'EU ETS per le emissioni dei voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro al di fuori di tale regione ultraperiferica, al fine di rispondere alle principali esigenze dei residenti in termini di occupazione, istruzione e altre opportunità. Per le stesse ragioni, tale deroga dovrebbe riguardare i voli tra aerodromi situati entrambi nella stessa regione ultraperiferica o in diverse regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro.
- (41) La decisione (UE) 2023/136 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ si applica alla notifica che gli Stati membri devono effettuare agli operatori aerei entro il 30 novembre 2023 ai sensi della direttiva 2003/87/EC, a condizione che il fattore di crescita del settore per le emissioni del 2022, che sarà pubblicato dall'ICAO, sia pari a zero.

¹ Decisione (UE) 2023/136 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 gennaio 2023 che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica agli operatori aerei basati nell'Unione della compensazione nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 19 del 20.1.2023, pag. 1).

- (42) Per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo e favorire la competitività dell'industria europea è importante adottare un approccio globale all'innovazione. Ciò è particolarmente importante per settori difficili da decarbonizzare, come il trasporto aereo e marittimo, in cui occorre combinare miglioramenti operativi, combustibili alternativi climaticamente neutri e soluzioni tecnologiche. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino le innovazioni e siano tecnologicamente neutre. A livello dell'Unione, i necessari sforzi di ricerca e innovazione sono sostenuti anche attraverso il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa, che include finanziamenti importanti e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'EU ETS.
- (43) Il Fondo per l'innovazione istituito dalla direttiva 2003/87/CE sostiene la ricerca, lo sviluppo e la diffusione di soluzioni di decarbonizzazione, comprese le tecnologie a zero emissioni, e riduce l'impatto climatico e ambientale del settore del trasporto aereo. Sostiene inoltre l'elettrificazione e le misure volte a ridurre l'impatto globale del trasporto aereo.

- (44) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire garantire contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e attuare adeguatamente CORSIA nel diritto dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (45) È opportuno che gli Stati membri recepiscono la presente direttiva entro il 31 dicembre 2023 in considerazione della necessità di un'azione urgente azione per il clima e che tutti i settori contribuiscano alla riduzione delle emissioni in modo efficace in termini di costi.
- (46) La semplificazione delle procedure amministrative e il loro adeguamento alle migliori pratiche ridurrebbero al minimo gli oneri amministrativi.
- (47) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Modifiche della direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 3 è aggiunta la lettera seguente:
 - "v) "effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂", gli effetti sul clima del rilascio, durante la combustione di carburanti, di ossidi di azoto (NO_x), particolato carbonioso, specie di zolfo ossidato, nonché gli effetti del vapore acqueo, comprese le scie di condensazione, da parte di un aeromobile che esercita una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I,";
- 2) l'articolo 3 quater è così modificato:
 - a) il paragrafo 2 è soppresso,

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

- "5. La Commissione determina il quantitativo totale di quote da assegnare agli operatori aerei per l'anno 2024 sulla base dell'assegnazione totale di quote agli operatori aerei che nel 2023 svolgevano attività di trasporto aereo elencate all'allegato I, ridotta del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, e pubblica tale quantitativo nonché il numero di quote che sarebbero state assegnate a titolo gratuito nel 2024 in base alle norme per l'assegnazione gratuita in vigore prima delle modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2023/... del Parlamento europeo e del Consiglio*⁺.
6. Per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, un massimo di 20 milioni del quantitativo totale di quote di cui al paragrafo 5 è riservato agli operatori aerei commerciali, in modo trasparente, equo e non discriminatorio, per l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e di altri carburanti per l'aviazione che non derivano da combustibili fossili, di cui ad un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile da computare ai fini del raggiungimento della quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione che il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei presso gli aeroporti dell'Unione deve contenere ai sensi di tale regolamento, per i voli subsonici per i quali devono essere restituite delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della presente direttiva.

⁺ GU: inserire il numero della direttiva contenuta nel documento PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) e inserire il numero, la data, il titolo e i riferimenti di pubblicazione in GU di tale direttiva nella nota a piè di pagina.

Se il carburante ammissibile per l'aviazione non può essere fisicamente attribuito in un aeroporto a un volo specifico, le quote riservate ai sensi del presente comma sono disponibili per i carburanti ammissibili per l'aviazione caricati in tale aeroporto in proporzione alle emissioni prodotte dai voli dell'operatore aereo in partenza da tale aeroporto per i quali devono essere restituite delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della presente direttiva.

Le quote riservate ai sensi del primo comma del presente paragrafo sono assegnate dagli Stati membri per coprire una parte o la totalità del differenziale di prezzo tra l'uso del cherosene fossile e l'uso dei carburanti ammissibili per l'aviazione pertinenti, tenendo conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili. Nel calcolare tale differenziale di prezzo, la Commissione tiene conto della relazione tecnica pubblicata dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea a norma di un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile. Gli Stati membri garantiscono la visibilità del finanziamento a titolo del presente paragrafo in modo conforme ai requisiti di cui all'articolo 30 quaterdecies, paragrafo 1, lettere a) e b), della presente direttiva.

Le quote assegnate a norma del presente paragrafo coprono:

- a) il 70 % del differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e idrogeno da fonti energetiche rinnovabili e i biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio*, per i quali il fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;
- b) il 95 % del differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e i carburanti rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel trasporto aereo, per i quali il fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva;
- c) il 100 % della differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e qualsiasi carburante ammissibile per l'aviazione non derivato da combustibili fossili di cui al primo comma del presente paragrafo, negli aeroporti situati in isole di dimensioni inferiori a 10 000 km² e prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma, negli aeroporti di dimensioni insufficienti per essere definiti aeroporti dell'Unione conformemente ad un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile e negli aeroporti situati in una regione ultraperiferica;

- d) in casi diversi da quelli di cui alle lettere a), b) e c), il 50 % del differenziale di prezzo restante tra l'uso di cherosene fossile e qualsiasi carburante ammissibile per l'aviazione non derivato da combustibili fossili di cui al primo comma del presente paragrafo.

L'assegnazione di quote ai sensi del presente paragrafo può tenere conto di un eventuale sostegno da parte di altri regimi a livello nazionale.

Su base annua, gli operatori aerei commerciali possono chiedere un'assegnazione di quote sulla base della quantità di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione di cui al presente paragrafo usati su voli per i quali devono essere restituite delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2030, esclusi i voli per i quali tale requisito è considerato soddisfatto a norma dell'articolo 28 bis, paragrafo 1. Se, per un dato anno la domanda di quote per l'uso di tali carburanti è superiore alla disponibilità di quote, il quantitativo di quote è ridotto in modo uniforme per tutti gli operatori aerei interessati dall'assegnazione per l'anno in questione.

La Commissione pubblica annualmente nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* informazioni dettagliate sulla differenza di costo media, relativa all'anno precedente, tra il cherosene fossile, tenendo conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili, e i carburanti ammissibili per l'aviazione pertinenti.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva definendo norme dettagliate per il calcolo annuale della differenza di costo di cui al sesto comma del presente paragrafo, per l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti di cui al primo comma del presente paragrafo e per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra risparmiate in seguito all'uso dei carburanti comunicato a norma dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, nonché stabilendo le modalità per tenere conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei combustibili fossili.

Entro il 1° gennaio 2028, la Commissione effettua una valutazione dell'applicazione del presente paragrafo e presenta tempestivamente i risultati di tale valutazione in una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La relazione può, se del caso, essere accompagnata da una proposta legislativa volta ad assegnare un quantitativo limitato e circoscritto nel tempo di quote fino al 31 dicembre 2034 per incentivare ulteriormente l'uso di carburanti di cui al primo comma del presente paragrafo, in particolare l'uso di carburanti rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel trasporto aereo, per i quali il fattore di emissione è pari a zero ai sensi dell'allegato IV o dell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 14 della presente direttiva.

A decorrere dal 1° gennaio 2028 la Commissione valuta l'applicazione del presente paragrafo nella relazione che è tenuta a presentare a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

7. Per quanto riguarda i voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE che arrivano in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito e che non rientrano nell'EU ETS nel 2023, il quantitativo totale di quote da assegnare agli operatori aerei, ridotto del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, deve essere aumentato dei livelli di assegnazione, comprese l'assegnazione gratuita e la vendita all'asta, che sarebbero risultati se i voli fossero rientrati nell'EU ETS in quell'anno.
8. In deroga all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 3, e all'articolo 16, gli Stati membri considerano soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e non adottano alcuna misura nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda le emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2030 dai voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro, compreso un altro aerodromo situato nella stessa regione ultraperiferica o in un'altra regione ultraperiferica dello stesso Stato membro.

* Direttiva (UE) 2023/... del Parlamento europeo e del Consiglio del... recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e l'adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU ...).

** 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).”;

3) l'articolo 3 quinquies così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Negli anni 2024 e 2025 è messo all'asta il 15 % delle quote di cui all'articolo 3 quater, paragrafi 5, e 7, nonché il 25 % nel 2024 e il 50 % nel 2025, rispettivamente, del restante 85 % di tali quote che sarebbe stato assegnato gratuitamente, eccetto il quantitativo di quote di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, e all'articolo 10 bis, paragrafo 8, quarto comma. Il resto delle quote per tali anni è assegnato gratuitamente.

A decorrere dal 1° gennaio 2026 è messa all'asta l'intero quantitativo di quote che sarebbe stata assegnato gratuitamente in detto anno, eccetto il quantitativo di quote di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, e all'articolo 10 bis, paragrafo 8, quarto comma.";

b) è inserito il paragrafo seguente:

"1 bis. Le quote assegnate a titolo gratuito sono assegnate agli operatori aerei in proporzione alle rispettive percentuali di emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per il 2023. Tale calcolo tiene conto anche delle emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per i voli che rientrano nell'EU ETS solo a decorrere dal 1° gennaio 2024. Entro il 30 giugno dell'anno pertinente, le autorità competenti rilasciano le quote assegnate a titolo gratuito per tale anno.";

c) il paragrafo 2 è soppresso,

d) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

"3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo alle modalità precise per la messa all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote del trasporto aereo conformemente ai paragrafi 1 e 1 bis del presente articolo, ivi comprese le modalità precise della vendita all'asta necessarie per il trasferimento al bilancio generale dell'Unione di una percentuale dei proventi di tali aste come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Il quantitativo di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta in ciascun periodo è proporzionale alla percentuale a esso imputabile delle emissioni complessive attribuite al trasporto aereo di tutti gli Stati membri per l'anno di riferimento, comunicate conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, e verificate a norma dell'articolo 15. Per ciascun periodo di cui all'articolo 13, l'anno di riferimento è l'anno civile che si conclude 24 mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce l'asta. Gli atti delegati garantiscono che siano rispettati i principi stabiliti all'articolo 10, paragrafo 4, primo comma.

4. Gli Stati membri determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al presente capo, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE e iscritti nel bilancio generale dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano i proventi della vendita all'asta di quote o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi in conformità dell'articolo 10, paragrafo 3, della presente direttiva.";

4) gli articoli 3 sexies e 3 septies sono soppressi;

5) l'articolo 11 bis è così modificato:

a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Fatti salvi i paragrafi 2 e 3 del presente articolo, gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, possono utilizzare le seguenti unità per ottemperare ai loro obblighi di cancellazione delle unità per quanto riguarda il quantitativo notificato ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 6, come stabilito all'articolo 12, paragrafo 9:

a) i crediti che sono autorizzati dalle parti che partecipano al meccanismo istituito a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'accordo di Parigi;

- b) i crediti che sono autorizzati dalle parti partecipanti ai programmi di rilascio di crediti e che sono stati considerati ammissibili dal Consiglio dell'ICAO quali definiti nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 8;
 - c) i crediti che sono autorizzati dalle parti degli accordi a norma del paragrafo 5;
 - d) i crediti rilasciati per progetti a livello dell'Unione a norma dell'articolo 24 bis.
2. Le unità di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), possono essere utilizzate se sono soddisfatte le seguenti condizioni:
- a) hanno origine in uno Stato che al momento dell'uso è parte dell'accordo di Parigi;
 - b) hanno origine in uno Stato elencato nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, in quanto partecipante al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale dell'ICAO (CORSIA). Questa condizione non si applica alle emissioni rilasciate prima del 2027, né ai paesi meno sviluppati né ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, ad eccezione degli Stati il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione.

3. Le unità di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c), possono essere utilizzate se sono state introdotte disposizioni per l'autorizzazione in capo alle parti partecipanti, è adeguata tempestivamente la comunicazione delle emissioni di origine antropica suddivise per fonti e assorbimenti per pozzi, coperti dai contributi determinati a livello nazionale delle parti partecipanti, e sono evitati il doppio conteggio e un aumento netto delle emissioni globali.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono requisiti dettagliati per le disposizioni di cui al primo comma del presente paragrafo, che possono includere obblighi di comunicazione e registrazione, e per l'elenco degli Stati o dei programmi che applicano tali disposizioni. Tali disposizioni tengono conto della flessibilità accordata ai paesi meno sviluppati e ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo in conformità del paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

- b) il paragrafo 4 è soppresso,

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

"8. La Commissione adotta atti di esecuzione che elencano le unità che sono state considerate ammissibili dal Consiglio dell'ICAO e che soddisfano le condizioni stabilite ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo. La Commissione adotta altresì atti di esecuzione al fine di aggiornare l'elenco secondo il caso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

6) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 8 del presente articolo, gli Stati membri calcolano ogni anno gli obblighi di compensazione per l'anno civile precedente per quanto riguarda i voli da, verso e tra gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, e i voli tra la Svizzera o il Regno Unito e gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, ed entro il 30 novembre di ogni anno ne informano gli operatori aerei.

Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 8 del presente articolo, gli Stati membri calcolano inoltre gli obblighi di compensazione finali totali per un determinato periodo di conformità a CORSIA e, entro il 30 novembre dell'anno successivo all'ultimo anno del pertinente periodo di conformità a CORSIA, ne informano gli operatori aerei che soddisfano le condizioni stabilite al terzo comma del presente paragrafo.

Gli Stati membri informano del livello della compensazione gli operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

- a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro; e
- b) producono emissioni annue di CO₂ superiori a 10 000 tonnellate generate da aeroplani con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg che effettuano voli di cui all'allegato I, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro, a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Ai fini del primo comma, lettera b), non si tiene conto delle emissioni di CO₂ dei seguenti tipi di voli:

- i) voli di Stato;
- ii) voli umanitari;
- iii) voli per servizi medici;
- iv) voli militari;
- v) voli per attività antincendio;
- vi) voli che precedono o seguono un volo umanitario, per servizi medici o per attività antincendio, a condizione che tali voli siano stati effettuati con lo stesso aeromobile e siano stati necessari per lo svolgimento delle attività umanitarie, per servizi medici o antincendio corrispondenti o per il riposizionamento dell'aeromobile dopo tali attività in vista della sua attività successiva.";

(b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"8. Il calcolo degli obblighi di compensazione di cui al paragrafo 6 del presente articolo ai fini di CORSIA è effettuato conformemente a una metodologia che la Commissione dovrà specificare per quanto riguarda i voli da, verso e tra gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, nonché i voli tra la Svizzera o il Regno Unito e gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3.

La Commissione adotta atti di esecuzione, che specificano la metodologia per il calcolo degli obblighi di compensazione per gli operatori aerei di cui al primo comma del presente paragrafo.

Tali atti di esecuzione specificano inoltre, in particolare, l'applicazione dei requisiti derivanti dalle pertinenti disposizioni della presente direttiva, in particolare gli articoli 3 quater, 11 bis, 12 e 25 bis, e, nella misura del possibile alla luce delle pertinenti disposizioni della presente direttiva, dalle norme internazionali e dalle pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per CORSIA ("SARP di CORSIA").

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 30 giugno 2024.

9. Gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, cancellano le unità di cui all'articolo 11 bis solo per quanto riguarda il quantitativo notificato dallo Stato membro, a norma del paragrafo 6, per il periodo di conformità a CORSIA in questione. La cancellazione è effettuata entro il 31 gennaio 2025 per le emissioni del periodo dal 2021 al 2023 ed entro il 31 gennaio 2028 per le emissioni del periodo dal 2024 al 2026.";

7) all'articolo 14 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

- "5. Gli operatori aerei comunicano una volta all'anno gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ che si verificano a decorrere dal 1° gennaio 2025. A tal fine, la Commissione adotta entro il 31 agosto 2024 un atto di esecuzione a norma del paragrafo 1, onde includere gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ nell'ambito di un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica. Tale quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica contiene, come minimo, i dati tridimensionali sulla traiettoria degli aeromobili disponibili, nonché l'umidità e la temperatura ambiente per consentire di produrre un CO₂ equivalente per volo. La Commissione garantisce, in funzione delle risorse disponibili, la disponibilità di strumenti per facilitare e, nella misura del possibile, automatizzare il quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi.

A decorrere dal 1° gennaio 2025 gli Stati membri provvedono affinché ciascun operatore aereo monitori e comunichi all'autorità competente, dopo la fine di ogni anno, gli effetti non legati alle emissioni di CO₂ di ciascun aeromobile che opera nel corso di ogni anno civile, conformemente agli atti di cui al paragrafo 1.

A decorrere dal 2026 la Commissione presenta annualmente, quale parte della relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, una relazione sui risultati dell'applicazione del quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica di cui al primo comma del presente paragrafo.

Entro il 31 dicembre 2027, sulla base dei risultati dell'applicazione del quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂, la Commissione presenta una relazione e, se del caso e solo dopo aver effettuato una valutazione d'impatto, una proposta legislativa per attenuare gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂ ampliando l'ambito di applicazione dell' EU ETS affinché vi rientrino anche tali effetti del trasporto aereo.

6. La Commissione pubblica in modo facilmente fruibile almeno i seguenti dati annuali aggregati relativi alle emissioni delle attività del trasporto aereo comunicati agli Stati membri o trasmessi alla Commissione a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione* e dell'articolo 7 del regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione** al più tardi tre mesi dopo il rispettivo termine per la comunicazione:
 - a) per coppia di aerodromi all'interno del SEE:
 - i) emissioni di tutti i voli;

- ii) numero totale di voli;
 - iii) numero totale di passeggeri;
 - iv) tipi di aeromobili,
- b) per operatore aereo:
- i) i dati sulle emissioni dei voli all'interno del SEE, dei voli in partenza dal SEE, dei voli in arrivo nel SEE e dei voli tra due paesi terzi, disaggregati per coppia di Stati, e i dati sulle emissioni soggetti all'obbligo di cancellare le unità di emissione ammissibili nell'ambito di CORSIA;
 - ii) l'importo degli obblighi di compensazione calcolato in conformità dell'articolo 12, paragrafo 8;
 - iii) l'importo e il tipo di crediti a norma dell'articolo 11 bis utilizzati per conformarsi agli obblighi di compensazione dell'operatore aereo di cui al punto ii) della presente lettera;
 - iv) il quantitativo e il tipo di combustibili utilizzati per i quali il fattore di emissione è pari a zero ai sensi della presente direttiva o che autorizzano l'operatore aereo a ricevere quote a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6.

Per le lettere a) e b) del primo comma, in circostanze specifiche in cui opera su un numero assai limitato di coppie di aerodromi o su un numero assai limitato di coppie di Stati soggetti a obblighi di compensazione o su un numero assai limitato di coppie di Stati che non sono soggetti a obblighi di compensazione, l'operatore aereo può chiedere allo Stato membro di riferimento di non pubblicare tali dati a livello di operatore aereo, spiegando le ragioni per cui la divulgazione sarebbe considerata lesiva dei suoi interessi commerciali. Sulla base di tale richiesta, lo Stato membro di riferimento può chiedere alla Commissione di pubblicare tali dati a un livello di aggregazione più elevato. La Commissione decide in merito alla richiesta.

-
- * 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).
- ** Regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione, del 18 luglio 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 250 del 30.9.2019, pag. 10).”;

8) l'articolo 18 bis è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

“2. Quando, nei primi due anni di ciascun periodo di cui all’articolo 13, nessuna delle emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo è attribuita al suo Stato membro di riferimento, l’operatore aereo è trasferito a un altro Stato membro di riferimento per il successivo periodo. Il nuovo Stato membro di riferimento è lo Stato membro per il quale sono state stimate le più elevate emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati dall’operatore aereo in questione nei primi due anni del periodo precedente.”;

b) al paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) a decorrere dal 2024, almeno ogni due anni, aggiorna l'elenco al fine di inserirvi gli operatori aerei che successivamente hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I; qualora un operatore aereo non abbia svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I nei quattro anni civili consecutivi precedenti l'aggiornamento dell'elenco, tale operatore aereo non è incluso nell'elenco.";

9) l'articolo 25 bis è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. L'Unione e i suoi Stati membri proseguono la ricerca di accordi su misure globali per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo, in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/1119 e dell'accordo di Parigi. Alla luce di eventuali accordi in tal senso, la Commissione valuta se sia necessario modificare la presente direttiva per quanto attiene agli operatori aerei.”;

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

'3. La Commissione adotta un atto di esecuzione recante l'elenco degli Stati diversi dai paesi del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene applichino CORSIA ai fini della presente direttiva, con l'anno 2019 come base di riferimento per il periodo dal 2021 al 2023, e con l'85% delle emissioni del 2019 come base di riferimento a decorrere dal 2024. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

4. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote relative alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2026 dai voli da o verso gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo.
5. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote relative alle emissioni rilasciate fino al 31 dicembre 2026 dai voli tra il SEE e gli Stati non elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, diversi dai voli verso la Svizzera e verso il Regno Unito.
6. In conformità dell'articolo 12, paragrafo 3, gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote relative alle emissioni dei voli da e verso i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, diversi da quelli elencati nell'atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 3 del presente articolo e dagli Stati il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione.

7. Se accerta l'esistenza di una distorsione significativa della concorrenza, quale una distorsione causata dal fatto che i paesi terzi attuano CORSIA in modo meno rigoroso nel proprio diritto interno o non applicano CORSIA allo stesso modo a tutti gli operatori aerei, a danno degli operatori aerei titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, la Commissione adotta atti di esecuzione per esentare tali operatori aerei dagli obblighi di compensazione di cui all'articolo 12, paragrafo 9, per quanto riguarda le emissioni dei voli da e verso tali Stati.. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

8. Se gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, effettuano voli tra due Stati che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, compresi i voli effettuati tra la Svizzera, il Regno Unito e gli Stati che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 del presente articolo, e tali Stati consentono loro di utilizzare unità diverse da quelle figuranti nell'elenco adottato a norma dell'articolo 11 bis, paragrafo 8, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione che autorizzano tali operatori aerei a utilizzare tipi di unità supplementari rispetto a quelli nell'elenco o a non essere vincolati alle condizioni di cui all'articolo 11 bis, paragrafi 2 e 3, per le emissioni dei suddetti voli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

10) gli articoli 28 bis 28 ter sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 28 bis

Deroghe applicabili in vista dell'attuazione obbligatoria della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato

1. In deroga all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 14, paragrafo 3, e all'articolo 16, gli Stati membri considerano ottemperati gli obblighi precisati in tali disposizioni e non adottano alcun provvedimento nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda:

- (a) tutte le emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in Stati non appartenenti al SEE, ad eccezione dei voli verso aerodromi situati nel Regno Unito o in Svizzera, in ogni anno civile dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2026, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 ter;
- (b) tutte le emissioni prodotte dai voli tra un aerodromo situato in una delle regioni ultraperiferiche ai sensi dell'articolo 349 TFUE e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2023, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 ter.

Ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14, le emissioni verificate prodotte da voli diversi da quelli di cui al primo comma del presente paragrafo sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo.

2. In deroga all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, il quantitativo di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2026 è ridotto in modo da corrispondere alla quantità di quote di emissioni a esso attribuita per il trasporto aereo dai voli ai quali non si applicano le deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.
3. In deroga all'articolo 3 octies, gli operatori aerei non sono tenuti a trasmettere piani di monitoraggio che stabiliscano le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni in relazione ai voli cui si applicano le deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.
4. In deroga agli articoli 3 octies, 12, 15 e 18 bis, quando un operatore aereo registra una quantità totale di emissioni annue inferiore a 25000 tonnellate di CO₂, o quando un operatore aereo registra un numero totale di emissioni annue inferiore a 3000 tonnellate di CO₂ prodotte da voli diversi da quelli di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato ai sensi del regolamento (UE) n. 606/2010* della Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. Gli Stati membri possono mettere in atto procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali, purché tali procedure forniscano una precisione non inferiore a quella assicurata dallo strumento per emettitori di entità ridotta.
5. Il paragrafo 1 del presente articolo si applica ai paesi con i quali è stato raggiunto un accordo ai sensi dell'articolo 25 o 25 bis, solo conformemente ai termini di tale accordo.

Articolo 28 ter

Relazioni e riesame della Commissione sull'attuazione della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato

1. Prima del 1° gennaio 2027 e successivamente ogni tre anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti nei negoziati in sede di ICAO al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni dal 2021, con particolare riferimento:
 - a) agli strumenti pertinenti dell'ICAO, comprese le norme e le pratiche raccomandate, nonché ai progressi compiuti nell'attuazione di tutti gli elementi del paniere di misure dell'ICAO per il conseguimento dell'obiettivo globale indicativo a lungo termine adottato in occasione della 41^a assemblea dell'ICAO;
 - b) alle raccomandazioni approvate dal Consiglio dell'ICAO pertinenti ai fini della misura mondiale basata sul mercato, comprese le eventuali modifiche alle basi di riferimento;
 - c) alla creazione di un registro globale;
 - d) alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni a decorrere dal 2021;
 - e) al livello di partecipazione dei paesi terzi alla compensazione ai sensi di CORSIA, comprese le implicazioni delle loro riserve relativamente a tale partecipazione; e

- f) ad altri pertinenti sviluppi internazionali e strumenti applicabili, nonché ai progressi compiuti per ridurre l'impatto complessivo del trasporto aereo sui cambiamenti climatici.

In linea con il bilancio globale nel quadro dell'accordo di Parigi, la Commissione riferisce altresì in merito agli sforzi compiuti per conseguire l'obiettivo globale indicativo a lungo termine del settore del trasporto aereo di azzerare, entro il 2050, le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo, in base ai criteri di cui alle lettere da a) a f).

2. Entro il 1° luglio 2026 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta l'integrità ambientale della misura mondiale basata sul mercato dell'ICAO, compresa la sua ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, il livello di partecipazione alla compensazione ai sensi di CORSIA, la sua applicabilità, la trasparenza, le sanzioni in caso di non conformità, i processi di partecipazione pubblica, la qualità dei crediti di compensazione, il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni, i registri, la rendicontabilità nonché le norme relative all'uso dei biocarburanti. La Commissione pubblica tale relazione entro il 1° luglio 2026.

3. La relazione della Commissione di cui al paragrafo 2 è corredata da una proposta legislativa di modifica della presente direttiva, se del caso, che sia coerente con gli obiettivi di contenimento della temperatura previsti dall'accordo di Parigi, con l'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 in tutti i settori economici e con l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica al più tardi entro il 2050, e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione. Una proposta che correda la relazione comprende, se del caso, l'applicazione dell'EU ETS ai voli in partenza da aerodromi situati in stati all'interno del SEE verso aerodromi situati al di fuori del SEE a partire dal gennaio 2027 e esclude i voli in arrivo da aerodromi situati al di fuori del SEE. Qualora dalla relazione di cui al paragrafo 2 risulti che:
- a) l'assemblea dell'ICAO non ha rafforzato entro il 31 dicembre 2025 CORSIA in linea con il suo obiettivo globale indicativo a lungo termine, al fine di conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi; oppure
 - b) gli Stati elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, rappresentano meno del 70 % delle emissioni del trasporto aereo internazionale utilizzando i dati disponibili più recenti,

La proposta che correda la relazione prevede inoltre, se del caso, la possibilità per gli operatori aerei di detrarre tutti i costi sostenuti dalla compensazione su tali rotte nell'ambito di CORSIA, onde evitare la doppia imposizione. Se le condizioni di cui al primo paragrafo, lettere a) e b), non sono soddisfatte, la proposta modifica la presente direttiva, se del caso, per continuare ad applicare l'EU ETS soltanto ai voli all'interno del SEE, ai voli diretti verso la Svizzera e il Regno Unito e ai voli verso Stati non elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3.";

-
- * Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 luglio 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte (GU L 175 del 10.7.2010, pag. 25).";

11) all'articolo 30 è aggiunto il paragrafo seguente:

"8. Nel 2026 la Commissione include nella relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, i seguenti elementi:

- a) una valutazione degli impatti ambientali e climatici dei voli inferiori a 1 000 km e l'esame delle opzioni per ridurre tali impatti, tra cui un esame dei modi alternativi di trasporto pubblico disponibili e un maggiore uso di carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) una valutazione degli impatti ambientali e climatici dei voli effettuati da operatori esentati a norma delle lettere h) o k) della voce "Trasporto aereo" nella colonna "Attività" della tabella dell'allegato I e l'esame delle opzioni per ridurre tali impatti;
- c) una valutazione degli impatti sociali della presente direttiva nel settore del trasporto aereo, anche per quanto riguarda la forza lavoro e i costi dei viaggi aerei; e
- d) una valutazione della connettività aerea delle isole e dei territori remoti, tenendo conto anche della competitività e della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, nonché degli impatti ambientali e climatici.

La relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5, se del caso, è presa in considerazione anche ai fini della futura revisione della presente direttiva.";

- 12) Gli allegati I e IV sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2023. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

1) Nella colonna “Attività”, nella tabella dell’allegato I della direttiva 2003/87/CE, la voce “Trasporto aereo” è così modificata:

a) dopo il primo comma è inserito il paragrafo seguente:

“Voli tra aerodromi situati in due Stati che figurano nell’atto di esecuzione adottato in applicazione dell’articolo 25 bis, paragrafo 3, e voli tra la Svizzera o il Regno Unito e gli Stati elencati nell’atto di esecuzione adottato in applicazione dell’articolo 25 bis, paragrafo 3, e, ai fini dell’articolo 12, paragrafi 6 e 8, e dell’articolo 28 quater, qualsiasi altro volo tra aerodromi situati in due diversi paesi terzi effettuati da operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro; e

b) producono emissioni annue di CO₂ superiori a 10 000 tonnellate generate da aeroplani con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg che effettuano voli di cui al' presente allegato, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro, a decorrere dal 1° gennaio 2021. Ai fini della presente lettera, non si tiene conto delle emissioni prodotte dai seguenti tipi di voli:

- i) voli di Stato;
- ii) voli umanitari;
- iii) voli per servizi medici;
- iv) voli militari;
- v) voli per attività antincendio;
- vi) voli che precedono o seguono un volo umanitario, per servizi medici o per attività antincendio, a condizione che tali voli siano stati effettuati con lo stesso aeromobile e siano stati necessari per lo svolgimento delle attività umanitarie, per servizi medici o antincendio corrispondenti o per il riposizionamento dell'aeromobile dopo tali attività in vista della sua attività successiva.”;

b) al punto i), la cifra “30 000” è sostituita dalla cifra "50 000".

2) all'allegato IV, parte B, della direttiva 2003/87/CE, la sezione “Controllo delle emissioni di biossido di carbonio” è così modificata:

a) alla fine del quarto paragrafo è aggiunta la frase seguente:

" Al kerosene per aeromobili (Jet A1 o Jet A) si applica un fattore di emissione pari a 3,16 (t CO₂/t carburante).";

b) dopo il quarto paragrafo è inserito il paragrafo seguente:

"Le emissioni da combustibili rinnovabili di origine non biologica che utilizzano idrogeno da fonti rinnovabili conformi all'articolo 25 della direttiva (UE) 2018/2001 sono classificate a zero emissioni per gli operatori aerei che li utilizzano fino all'adozione dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della presente direttiva.".