2025/2090

15.10.2025

DECISIONE (UE) 2025/2090 DEL CONSIGLIO

del 10 ottobre 2025

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale riguardo alla notifica di differenze tra il diritto dell'Unione e la seconda 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)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) La convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago»), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

(2) Gli Stati membri dell'Unione sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione possiede lo status di osservatrice nell'ambito di determinati organismi dell'ICAO.

(3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta norme internazionali e pratiche raccomandate.

(4) La 21ª conferenza delle parti della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici si è conclusa nel dicembre 2015 con l'adozione dell'accordo di Parigi. L'obiettivo dell'accordo di Parigi consiste nel limitare l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e nel continuare gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C al di sopra di tali livelli. Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire a realizzare tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.

(5) Nel 2016, in occasione della 39ª Assemblea generale dell'ICAO, è stato deciso di sviluppare un sistema di misura mondiale basato sul mercato per limitare le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale ai livelli del 2020. La posizione dell'Unione a questo proposito è stata definita con la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio ([1]).

(6) In occasione della decima riunione della sua 214ª sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato la prima edizione dell'allegato 16, volume IV, della convenzione di Chicago: norme e pratiche raccomandate internazionali in materia di tutela dell'ambiente — Regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA).

(7) In occasione della sua 228ª sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato l'emendamento 1 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, a seguito delle modifiche proposte dal Comitato sulla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione e dall'esito del riesame periodico di CORSIA del 2022. La conseguente seconda edizione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago («seconda edizione») è diventata applicabile il 1º gennaio 2024.

(8) L'articolo 38 della convenzione di Chicago riguarda le deroghe alle norme e ai procedimenti internazionali. Conformemente a tale articolo, uno Stato contraente, qualora reputi di non potersi attenere in tutto alle norme o ai procedimenti internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche alle norme o ai procedimenti internazionali modificati, o qualora reputi necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscano in qualche punto da quelli introdotti in base a uno standard internazionale, deve avvertire immediatamente l'ICAO delle differenze esistenti tra le proprie pratiche e quelle stabilite dalla norma internazionale.

([1]) Decisione (UE) 2016/915 del Consiglio, del 30 maggio 2016, relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in relazione allo strumento internazionale che deve essere predisposto in sede di organi dell'ICAO e finalizzato all'attuazione, a partire dal 2020, di una misura mondiale unica basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale (GU L 153 del 10.6.2016, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Poiché vi sono alcune differenze tra il diritto dell'Unione e la seconda edizione, è opportuno stabilire una posizione dell'Unione riguardo la notifica delle differenze a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago.

(10) CORSIA è attuato nel diritto dell'Unione mediante la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]). La posizione da adottare in sede di ICAO riguardo la notifica delle differenze tra tale direttiva e la prima edizione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, è stata stabilita dalla decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio ([3]).

(11) Nel 2023 la direttiva (UE) 2003/87/CE è stata modificata dalla direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]). Uno dei suoi obiettivi era di proseguire l'attuazione di CORSIA nell'Unione europea.

(12) La posizione dell'Unione riguardo la notifica delle differenze, di cui alla presente decisione, è proposta in questa fase perché è stata adottata la legislazione pertinente dell'Unione per quanto riguarda l'attuazione di CORSIA nell'Unione.

(13) L'articolo 12 della direttiva 2003/87/CE prevede l'adozione da parte della Commissione di atti di esecuzione che specifichino la metodologia di calcolo degli obblighi di compensazione per gli operatori aerei. Di conseguenza, il 9 luglio 2024 la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879 ([5]).

(14) Come comunicato al segretariato dell'ICAO e confermato dal segretariato stesso, le emissioni annuali di CO_2 per tutte le coppie di Stati comunicate dagli Stati membri al segretariato dell'ICAO come soggette a obblighi di compensazione non pregiudicano il calcolo degli obblighi di compensazione e la quantità di unità ammissibili nell'ambito di CORSIA da cancellare per dimostrare la conformità.

(15) A norma della direttiva 2003/87/CE, le unità ammissibili nell'ambito di CORSIA sono quelle stabilite dal Consiglio dell'ICAO, a condizione che abbiano origine in uno Stato che attua l'accordo di Parigi e che partecipa a CORSIA. Tale differenza dovrebbe essere notificata all'ICAO.

(16) A norma della direttiva 2003/87/CE, oltre ai voli specificati nella seconda edizione, sono esentati dagli obblighi di monitoraggio anche i seguenti voli: i voli effettuati in base alle regole del volo a vista, i voli effettuati a fini di ricerca e sperimentazione scientifica su velivoli e i voli effettuati nel quadro di un obbligo di servizio pubblico. Tale differenza dovrebbe essere notificata all'ICAO.

(17) A norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 ([6]), gli operatori aerei che non possono utilizzare strumenti di stima delle emissioni devono utilizzare il metodo A o il metodo B come metodo di monitoraggio del consumo di combustibili. Devono utilizzare lo stesso metodo per dichiarare tutti i voli, compresi quelli che non sono soggetti a obblighi di compensazione. Tale differenza dovrebbe essere notificata all'ICAO.

([2]) 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 nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879 della Commissione, del 9 luglio 2024, recante modalità di applicazione della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il calcolo degli obblighi di compensazione ai fini di CORSIA (GU L, 2024/1879 del 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Gli Stati membri dovrebbero notificare all'ICAO le differenze entro due mesi dall'entrata in vigore della presente decisione e dovrebbero informare la Commissione.

(19) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di ICAO, riguardo la seconda edizione, in quanto è vincolante per gli Stati membri a norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago ed entro i limiti in esso fissati. La seconda edizione è destinata inoltre a divenire vincolante per l'Unione e i suoi Stati membri ai sensi di alcuni degli accordi internazionali vigenti in materia di trasporto aereo. L'adozione di una posizione dell'Unione in merito alla notifica delle differenze rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato.

(20) La posizione dell'Unione deve essere espressa, nell'interesse dell'Unione, da ciascuno Stato membro,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di ICAO riguardo la notifica delle differenze tra il diritto dell'Unione e la seconda edizione dell'allegato 16, volume IV, della convenzione di Chicago: 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) («seconda edizione») è la seguente: ciascuno Stato membro notifica le differenze con il sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences System* — EFOD) dell'ICAO conformemente alle condizioni di cui all'articolo 2 della presente decisione.

Articolo 2

1. La notifica delle differenze di cui al presente articolo non pregiudica altre notifiche presentate ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, circa le disposizioni dell'allegato 16, volume IV, della convenzione di Chicago.

2. Differenza rispetto al capitolo 4, punto 4.3.1, della seconda edizione «Unità di emissione», con i particolari seguenti relativi alla differenza:

«*[Stato membro] notifica all'ICAO che il rispetto degli obblighi di compensazione derivanti dalle emissioni prodotte dai voli effettuati da operatori con sede in [Stato membro] all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) o da voli operati dallo SEE da e verso la Svizzera o il Regno Unito è garantito, in conformità della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio* [1]*, mediante la restituzione di quote nell'ambito del sistema regionale EU ETS che si applica anche a tali voli.*

La partecipazione a sistemi regionali obbliga gli operatori di [Stato membro] a gestire tali emissioni.

Il rispetto degli obblighi di compensazione è pertanto soddisfatto nella fase di cancellazione delle unità, descritta nell'annesso 16, volume IV, capitolo 4, della convenzione di Chicago. Gli operatori amministrati da [Stato membro] sono considerati conformi agli obblighi di compensazione di CORSIA a seguito della presentazione di una relazione di cancellazione delle unità di emissione verificata. Tale relazione dimostra la cancellazione di un numero sufficiente di unità nell'ambito di CORSIA, ad eccezione dei voli tra Stati del SEE e dei voli tra Stati del SEE e il Regno Unito o la Svizzera.

[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 UE L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).*».

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, «più rigorosa o superiore alla norma o alla pratica raccomandata dell'ICAO» e come «differenza significativa» nel EFOD.

3. Differenza rispetto al capitolo 4, punto 4.2.1, della seconda edizione «Unità di emissione», con i particolari seguenti relativi alla differenza:

«*A norma dell'articolo 11 bis della direttiva 2003/87/CE, [Stato membro] notifica all'ICAO che, oltre ai criteri inclusi nel documento dell'ICAO intitolato "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria", devono essere soddisfatte le condizioni indicate di seguito affinché le unità possano essere considerate ammissibili ai fini della conformità a CORSIA per gli operatori amministrati da [Stato membro].*

a) *Le unità devono avere origine in uno Stato che al momento dell'uso è parte dell'accordo di Parigi.*

b) *Le unità devono avere origine in uno Stato partecipante alla compensazione nell'ambito di CORSIA.*».

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, «più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO» e come «differenza significativa» nel EFOD.

4. Differenza rispetto al capitolo 2, punto 2.1.1, della seconda edizione «Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni annue di CO_2 degli operatori aerei», con i particolari seguenti relativi alla differenza:

«*A norma dell'allegato I della direttiva 2003/87/CE, [Stato membro] notifica all'ICAO che, oltre alle esenzioni di cui all'annesso 16, volume IV, punti 2.1.1 e 2.1.3, della convenzione di Chicago, gli standard e le pratiche raccomandate nel presente capitolo non sono applicabili ai seguenti voli in partenza dal SEE o in arrivo nel SEE:*

a) *i voli effettuati esclusivamente secondo le regole del volo a vista definite nell'annesso 2 della convenzione di Chicago;*

b) *i voli effettuati al solo fine della ricerca scientifica o per verificare, collaudare o certificare aeromobili o apparecchiature sia a bordo che a terra;*

c) *i voli effettuati nel quadro di obblighi di servizio pubblico imposti ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio* ([1]).

([1]) *Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU UE L 293 del 31.10.2008, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).*».

Tale differenza è indicata come differenza di categoria C, «attuata solo in parte» e non come «differenza significativa» nel EFOD.

5. Differenza rispetto al capitolo 2, punti 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 e 2.2.1.3.6, della seconda edizione «Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni annue di CO_2 degli operatori aerei», con i particolari seguenti relativi alla differenza:

«*A norma dell'articolo 55, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione* ([2]), *gli operatori aerei che effettuano meno di 243 voli per periodo per tre periodi consecutivi di quattro mesi ciascuno e gli operatori aerei che effettuano voli per un totale di emissioni annue inferiore a 25 000 tonnellate di CO_2 l'anno sono considerati emettitori di entità ridotta. [Stato membro] notifica all'ICAO che gli operatori aerei che superano la soglia degli emettitori di entità ridotta utilizzano il metodo A o il metodo B come metodo di monitoraggio dell'uso dei combustibili.*

([2]) *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 UE L 334 del 31.12.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).*»;

«*A norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, [Stato membro] notifica all'ICAO che gli operatori aerei utilizzano il metodo di monitoraggio dell'uso dei combustibili selezionato per tutti i propri voli dichiarati, compresi i voli internazionali non soggetti a obblighi di compensazione.*»;

«*A norma della direttiva 2003/87/CE, [Stato membro] notifica all'ICAO che gli operatori aerei che possiedono i requisiti di cui all'annesso 16, volume IV, punti 2.1.1 e 2.1.3, della convenzione di Chicago, per la prima volta dopo il 1º gennaio 2021, senza essere qualificati come nuovi entranti e che non sono emettitori di entità ridotta, utilizzano direttamente un metodo di monitoraggio dell'uso dei combustibili.*».

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, «più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO» e non come «differenza significativa» nel EFOD.

6. Ciascuno Stato membro notifica le differenze di cui al presente articolo entro due mesi dall'entrata in vigore della presente decisione e ne informa la Commissione.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Lussemburgo, il 10 ottobre 2025

Per il Consiglio

Il presidente

S. LOSE