COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in merito alla seconda edizione degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali in materia di tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione europea ("Unione" o "UE") per quanto riguarda la notifica delle differenze rispetto all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, relativo agli standard e alle pratiche raccomandate in materia di protezione dell'ambiente.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione di Chicago, l'ICAO e l'accordo di Parigi

La convenzione di Chicago ("convenzione di Chicago" o "convenzione") ha lo scopo di disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO").

L'ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite che elabora standard, pratiche e politiche globali per il trasporto aereo civile internazionale nei settori della sicurezza, della navigazione aerea, dell'ambiente, della facilitazione e delle questioni economiche.

Gli Stati membri dell'Unione Europea ("Stati membri dell'UE") sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in seno all'ICAO.

A norma dell'articolo 54 della convenzione, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate internazionali.

L'accordo di Parigi è stato adottato nel dicembre 2015 dalla conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici. L'obiettivo dell'accordo è limitare l'aumento della temperatura globale al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e compiere ulteriori sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.

Tutti gli Stati membri dell'UE e l'Unione sono parti dell'accordo di Parigi.

2.2. CORSIA - Annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago

La seconda edizione degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali in materia di tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA)[1] è stata adottata dal Consiglio dell'ICAO in occasione della sua 228ª sessione nel marzo 2023, a seguito dell'adozione dell'emendamento 1 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago.

La seconda edizione è diventata applicabile il 1º gennaio 2024.

La materia di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago è di competenza dell'Unione ed è pertanto attuata negli Stati membri dell'UE attraverso il diritto dell'Unione.

Conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago, gli Stati contraenti dell'ICAO devono notificare all'ICAO le differenze esistenti tra le proprie normative o pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale corrispondente.

[1] *Annex 16 - Environmental Protection - Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*, 2ª edizione, luglio 2023.

Secondo gli orientamenti dell'ICAO[2], esistono tre diverse categorie di differenze che possono essere notificate con il sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD): più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO (categoria A). Questa categoria si applica quando la normativa nazionale è più rigorosa del SARP corrispondente o impone un obbligo che rientra nell'ambito di applicazione dell'annesso che non è contemplato da un SARP. Ciò riveste particolare importanza quando uno Stato contraente dell'ICAO impone uno standard più elevato che incide sull'esercizio degli aeromobili di altri Stati contraenti dell'ICAO nel proprio territorio e al di sopra di esso; diversa per caratteristiche o ricorso ad altri mezzi di conformità (categoria B). Questa categoria si applica quando la normativa nazionale presenta caratteristiche diverse rispetto al SARP corrispondente dell'ICAO, o quando differisce per principio, tipologia o sistema rispetto al SARP corrispondente, senza necessariamente imporre un obbligo aggiuntivo; meno protettiva o attuata solo in parte/non attuata (categoria C). Questa categoria si applica quando la normativa nazionale offre una tutela minore rispetto al SARP corrispondente o quando non è stata promulgata alcuna normativa nazionale che contempli, in tutto o in parte, la materia del SARP corrispondente.

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UE E DEI RELATIVI STATI MEMBRI

3.1 Conformità agli obblighi dell'EU ETS

L'UE attua un sistema regionale di scambio di quote di emissioni ("EU ETS"). L'EU ETS è un sistema di limitazione e scambio che riguarda le emissioni di gas a effetto serra provenienti dalle attività di trasporto aereo dal 2012. Si tratta di un sistema che limita il tetto massimo complessivo delle emissioni e consente agli emettitori di acquistare e vendere quote per adempiere ai propri obblighi, promuovendo così una riduzione delle emissioni efficace sotto il profilo dei costi.

Nel 2023 è stata adottata la direttiva (UE) 2023/958[3] recante modifica della direttiva 2003/87/CE[4]. Tale direttiva ha rafforzato l'EU ETS per le emissioni di tutte le grandi compagnie aeree che operano all'interno del SEE, verso la Svizzera e il Regno Unito. Comprendeva inoltre disposizioni sull'attuazione della misura mondiale CORSIA basata sul mercato per le emissioni prodotte dalle compagnie aeree con sede nello Spazio economico europeo.

A norma dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE, la Commissione adotta annualmente un elenco di Stati diversi dai paesi del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene applichino CORSIA. segnatamente mediante il regolamento di esecuzione (UE)

---

2 *Manual on Notification and Publication of Differences* (Doc 10055).

3 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).

4 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).

2024/622 della Commissione per il 2023[5] e il regolamento di esecuzione (UE) 2024/2850 della Commissione per il 2024[6].

La Commissione ha inoltre adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879[7] recante modalità di applicazione della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il calcolo degli obblighi di compensazione ai fini di CORSIA e ha aggiornato il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni[8].

A norma dell'articolo 28 quater della suddetta direttiva, inoltre, la Commissione è tenuta ad adottare atti delegati per quanto riguarda l'adeguato monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni ai fini dell'attuazione di CORSIA. Il primo di questi atti è stato il regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione[9].

A seguito dell'adozione di tali diversi atti, sussistono ancora differenze tra le pertinenti disposizioni della direttiva 2003/87/CE, i relativi regolamenti di esecuzione e l'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, che hanno implicazioni sulle modalità di attuazione di CORSIA da parte dell'UE e dei suoi Stati membri.

La presente decisione aggiorna la decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio[10], che prevedeva la notifica delle differenze iniziali. Nella notifica iniziale delle differenze si dichiarava l'esistenza di differenze sia in merito agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica che agli obblighi di compensazione.

L'oggetto dell'atto previsto è costituito da un settore per il quale l'Unione ha competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto l'atto previsto riguarda un settore dello scambio di quote di emissioni che è ampiamente disciplinato dalle norme dell'Unione, in particolare dalla direttiva sul sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE, dal regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione e dal regolamento sull'accreditamento e la verifica.

---

5 Regolamento di esecuzione (UE) 2024/622 della Commissione, del 22 febbraio 2024, relativo all'elenco degli Stati che si ritiene applichino CORSIA ai fini della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per le emissioni del 2023 (GU L 2024/622 del 23.2.2024).

6 Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2850 della Commissione, del 11 novembre 2024, relativo all'elenco degli Stati che si ritiene applichino CORSIA ai fini della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per le emissioni del 2024 (GU L 2024/2850 del 12.11.2024).

7 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).

8 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).

9 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).

10 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 degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali 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).

3.2 Conformità agli obblighi nell'ambito di CORSIA

3.2.1 Amministrazione

A norma dell'articolo 51, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, ogni operatore aereo deve monitorare e comunicare le emissioni per tutti i voli che sono effettuati dall'operatore aereo nel periodo di comunicazione e per i quali l'operatore è responsabile. Il punto 1.2.6 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago prevede un'eccezione non inclusa nella direttiva 2003/87/CE: un operatore aereo interamente controllato, legalmente registrato nello stesso Stato, può essere considerato con il relativo proprietario un unico operatore aereo consolidato e trattato di conseguenza. Le norme dell'EU ETS impongono a ciascun operatore aereo di disporre di un proprio piano di monitoraggio e di comunicare le proprie emissioni secondo la procedura standard, vale a dire separatamente dagli altri operatori aerei anche se sono interamente di proprietà.

Tale restrizione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 1, punto 1.2.6, della convenzione di Chicago.

Inoltre, a norma dell'articolo 68 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, gli operatori aerei devono presentare all'autorità competente la propria comunicazione annuale delle emissioni entro il 31 marzo. In base all'annesso 16, volume IV, punto 1.2.7, gli Stati contraenti dell'ICAO e gli operatori aerei dovrebbero però rispettare il calendario definito nell'appendice 1. Per i periodi 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 e 2033-2035, il termine per presentare allo Stato la comunicazione delle emissioni verificate è il 30 aprile di ogni anno. Di conseguenza gli operatori aerei devono presentare la comunicazione annuale delle emissioni un mese prima ai sensi del diritto dell'UE.

Tale restrizione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 1, punto 1.5, della convenzione di Chicago.

3.2.2 Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni annue dell'operatore aereo

L'allegato I della direttiva 2003/87/CE descrive le attività di trasporto aereo che rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS. Oltre ai voli di cui all'annesso 16, volume IV, punto 2.1.1, della convenzione di Chicago, sono esentati dagli obblighi di monitoraggio anche i seguenti voli con partenza o arrivo in uno Stato del SEE: i voli effettuati in base alle regole del volo a vista, i voli a fini di ricerca e sperimentazione scientifica su velivoli e i voli effettuati nel quadro di un obbligo di servizio pubblico. L'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago esenta unicamente i voli di Stato, militari, umanitari, per servizi medici e per attività antincendio, nonché i voli che precedono o seguono voli umanitari, per servizi medici o per attività antincendio, a condizione che tali voli siano stati effettuati con lo stesso velivolo e siano stati necessari per lo svolgimento delle attività umanitarie, per servizi medici o antincendio corrispondenti o per il riposizionamento del velivolo in vista della sua attività successiva. Questa esenzione costituisce un'ulteriore differenza da notificare all'ICAO come "Categoria C - attuata solo in parte". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.1.1, della convenzione di Chicago.

A norma dell'allegato IV della direttiva 2003/87/CE, il combustibile effettivamente consumato durante ogni volo deve essere comunicato tenendo anche conto del combustibile utilizzato dall'unità di potenza ausiliaria. Pertanto, conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, gli operatori aerei che superano la soglia per gli emettitori di entità ridotta prevista dall'EU ETS devono utilizzare il metodo A o il metodo B come metodo di monitoraggio dell'uso dei combustibili per comunicare le loro emissioni annue di CO_2 dei voli internazionali. Lo stesso metodo deve essere impiegato indipendentemente dal fatto che i voli siano soggetti o meno a obblighi di compensazione.

Tuttavia, nell'annesso 16, volume IV, appendice 2, della convenzione di Chicago, gli operatori aerei possono scegliere un metodo di monitoraggio dell'uso dei combustibili tra cinque metodi contemplati dai SARP dell'ICAO, tra cui il metodo A e il metodo B. Inoltre, conformemente all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, della convenzione di Chicago, gli operatori aerei possono scegliere di utilizzare i metodi di monitoraggio dell'uso dei combustibili soltanto per dare comunicazione dei voli soggetti a obblighi di compensazione e possono utilizzare uno strumento di stima delle emissioni per dare comunicazione dei voli non soggetti a obblighi di compensazione.

Le restrizioni ai sensi del diritto dell'Unione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbero essere notificate all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Tali restrizioni determinano un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punti 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 e 2.2.1.3.6, della convenzione di Chicago, dove sono previste deroghe relative ai casi in cui utilizzare un metodo di monitoraggio dell'uso dei combustibili e ai casi in cui presentare piani aggiornati di monitoraggio delle emissioni.

La soglia per gli emettitori di entità ridotta di cui all'articolo 55, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 differisce da quella indicata nei SARP di CORSIA. 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 sono considerati emettitori di entità ridotta.

Questa definizione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, punto 2.2.1.3.1, della convenzione di Chicago, costituisce un'ulteriore differenza da notificare all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.2.1.3.1, della convenzione di Chicago, che si applica agli operatori aerei che superano le 50 000 tonnellate di emissioni annue di CO_2 prodotte da voli internazionali.

A norma dell'articolo 52 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, l'operatore aereo deve presentare il proprio piano di monitoraggio all'autorità competente almeno quattro mesi prima di avviare un'attività di trasporto aereo di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Gli operatori aerei che svolgono per la prima volta un'attività di tale genere che non poteva essere prevista con quattro mesi di anticipo dovrebbero trasmettere all'autorità competente il piano di monitoraggio tempestivamente, e comunque entro le sei settimane successive allo svolgimento dell'attività.

Il calendario stabilito dai SARP differisce da quello della direttiva 2003/87/CE. L'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago prevede che gli Stati contraenti dell'ICAO e gli operatori aerei rispettino il calendario definito nell'appendice 1. La trasmissione è richiesta una sola volta, a meno che non sia necessario un riesame. I nuovi entranti dovrebbero

presentare i piani di monitoraggio delle emissioni entro tre mesi dal momento in cui rientrano nell'ambito di applicazione. Gli altri operatori aerei (che rientrano nell'ambito di applicazione per la prima volta senza essere qualificati come nuovi entranti) dovrebbero presentare i propri piani entro tre mesi.

Tali restrizioni, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbero essere notificate all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Esse determinano un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punti 2.2.2.1, 2.2.2.2 e 2.2.2.3, della convenzione di Chicago.

Conformemente all'articolo 68 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 e all'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067, soltanto gli operatori aerei devono trasmettere sia la comunicazione delle emissioni sia la relazione di verifica all'autorità competente del loro Stato di riferimento. L'annesso 16, volume IV, punto 2.4.1.5, della convenzione di Chicago impone tanto all'operatore aereo che all'organismo di verifica di trasmettere allo Stato, in modo indipendente, una copia della comunicazione delle emissioni e della relativa relazione di verifica.

Tale differenza rispetto allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria B - altri mezzi di conformità rispetto allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.4.1.5, della convenzione di Chicago.

L'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 stabilisce i requisiti del "verificatore" accreditato: una persona giuridica o altro ente giuridico che svolge attività di verifica a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 ed è accreditato da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067, oppure una persona fisica altrimenti autorizzata, fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067, al momento dell'emissione della relazione di verifica. Ciò implica che la comunicazione delle emissioni deve essere verificata da verificatori situati nel territorio del SEE, ma questo criterio non è contemplato dai SARP.

Tale differenza rispetto allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.4.2.1, della convenzione di Chicago.

Infine, l'operatore aereo deve colmare le lacune nei dati conformemente all'articolo 66, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, utilizzando valori di dati surrogati di tipo prudenziale o dati provenienti da uno strumento di stima delle emissioni, a condizione che le lacune nei dati non superino il 5 % di tutti i voli dichiarati, ossia di tutti i voli internazionali. Superata tale soglia, l'operatore aereo deve adottare provvedimenti correttivi per migliorare il metodo di monitoraggio.

Tale differenza, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso

16, volume IV, capitolo 2, punto 2.5.1.1, della convenzione di Chicago, che applica una soglia del 5 % dei voli internazionali soggetti a obblighi di compensazione.

3.2.3 Obblighi di compensazione

Il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879 prevede il calcolo degli obblighi di compensazione relativi alle emissioni prodotte tra il 1º gennaio 2023 e il 31 dicembre 2026.

La formula di calcolo è la seguente:

ORy = OEy * SGFy, dove:

ORy = obblighi di compensazione dell'operatore aereo nell'anno y;

OEy = emissioni di CO_2 dell'operatore aereo prodotte da voli internazionali nell'anno y;

SGFy = fattore di crescita del settore.

Questa formula segue il metodo di calcolo dei SARP, tuttavia l'articolo 25 bis, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE prevede la pubblicazione di un elenco degli Stati che si ritiene applichino CORSIA. Tale elenco è aggiornato ogni anno per riconoscere nuovi Stati che aderiscono volontariamente a CORSIA, ma differisce comunque dall'elenco dell'ICAO, in quanto esclude i paesi del SEE, la Svizzera e il Regno Unito, che applicano i propri sistemi regionali di scambio di quote di emissioni[11] per i voli all'interno del SEE e tra paesi del SEE e la Svizzera e il Regno Unito.

Ciò significa che, anche se comunicano le proprie emissioni all'ICAO secondo la metodologia SARP per facilitare il calcolo del fattore di crescita settoriale, gli Stati del SEE non calcolano gli obblighi di compensazione per i voli soggetti ai sistemi regionali di scambio di quote di emissioni.

L'applicazione dei sistemi regionali di scambio di quote di emissioni ai voli internazionali tra gli Stati del SEE e tra il SEE e la Svizzera e il Regno Unito obbliga gli operatori aerei ad affrontare la questione delle emissioni prodotte da tali voli. Dal punto di vista ambientale, l'EU ETS è uno strumento più restrittivo rispetto a CORSIA, in quanto non riguarda solamente le emissioni superiori alla base di riferimento di CORSIA, ma una quota molto più ampia delle emissioni totali.

Nel 2022 le emissioni nell'ambito dell'EU ETS all'interno del SEE ammontavano a 49,1 milioni di tonnellate di CO_2. Il numero totale di quote di emissioni rilasciate è stato di circa 27 milioni. Il volume di quote di emissioni assegnate a titolo gratuito ha raggiunto i 23,1 milioni e nel 2022 sono stati messi all'asta circa 3,7 milioni di quote del trasporto aereo[12]. Nel 2022 è stato pertanto coperto oltre il 50 % delle emissioni, e la rigorosità dell'EU ETS aumenterà ulteriormente grazie alla graduale eliminazione delle quote gratuite per il settore del trasporto

---

[11] Direttiva n. 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), *Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020* (SI 2020 No. 1557), accordo tra l'Unione europea e la Confederazione svizzera concernente il collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (GU L 322 del 7.12.2017, pag. 3).

[12] Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento del mercato europeo del carbonio nel 2022 in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5, e dell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE.

aereo nel periodo 2024-2026, con una riduzione del 25 % nel 2024, del 50 % nel 2025 e la completa eliminazione dell'assegnazione gratuita a partire dal 2026.

Almeno fino al 31 dicembre 2026, tali emissioni coperte dai sistemi regionali di scambio di quote di emissioni, e quindi non coperte da un obbligo di compensazione di CORSIA per gli operatori aerei con sede nel SEE, riguardano i voli tra paesi del SEE e tra il SEE e la Svizzera e il Regno Unito.

In confronto, se gli obblighi di compensazione di CORSIA dovessero applicarsi ai voli già coperti dall'EU ETS, essi ammonterebbero a 5 milioni di tonnellate di CO_2 per il 2024 sulla base della modellizzazione AERO-MS.

La copertura dei voli tra paesi del SEE e tra il SEE e la Svizzera e il Regno Unito è pertanto più rigorosa dal punto di vista ambientale.

Tale restrizione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 3, punti 3.1.4 e 3.2.1, della convenzione di Chicago.

Inoltre, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879, ove la somma degli obblighi di compensazione dell'operatore aereo nei tre anni di un dato periodo di conformità (OR1 + OR2 + OR3) sia inferiore a 3 000 tonnellate di CO_2, gli Stati membri del SEE possono, su richiesta dell'operatore aereo, omettere di calcolare gli obblighi di compensazione dell'operatore aereo interessato per quel periodo. Invece, nell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, l'operatore aereo che soddisfi le condizioni di cui al punto 3.4.2 della medesima non ha obblighi di compensazione, ma può scegliere di compensare volontariamente tali emissioni. L'unica differenza consiste nel fatto che l'operatore aereo, anziché impegnarsi volontariamente, ha la possibilità di scegliere di non farlo.

Tale restrizione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 3, punto 3.4.2, della convenzione di Chicago.

3.2.4 Unità ammissibili

A norma dell'articolo 11 bis della direttiva 2003/87/CE sulle attività di progetto, i crediti devono rispettare un certo numero di criteri per essere considerati ammissibili ai fini del rispetto degli obblighi di compensazione nell'ambito di CORSIA.

A norma dell'articolo 11 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE, la Commissione deve adottare atti di esecuzione in cui sono indicate le unità ammissibili ai fini della conformità a CORSIA per gli operatori aerei del SEE. Queste comprendono unità che sono state considerate ammissibili dal Consiglio dell'ICAO, qualora abbiano origine in Stati che partecipano a CORSIA e sono parti dell'accordo di Parigi.

Tale restrizione, in aggiunta allo standard di cui all'annesso 16, volume IV, punto 4.2.1, della convenzione di Chicago, dovrebbe essere notificata all'ICAO come "Categoria A - più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata (SARP) dell'ICAO". Ciò determina un obbligo di notifica a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago per quanto riguarda l'annesso 16, volume IV, capitolo 4, punto 4.2.1, della convenzione di

Chicago, secondo cui le unità di emissione ammissibili nell'ambito di CORSIA sono solamente le unità descritte nel documento dell'ICAO intitolato *CORSIA Eligible Emissions Units*, che soddisfano i criteri di ammissibilità contenuti nel documento dell'ICAO intitolato *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria*.

Oltre alle disposizioni di cui sopra, l'articolo 11 bis, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE prevede l'accettazione di altre due tipologie di crediti:

- i crediti che sono autorizzati dalle parti degli accordi a norma del paragrafo 5 della direttiva 2003/87/CE;
- i crediti rilasciati per progetti a livello di Unione a norma dell'articolo 24 bis della direttiva 2003/87/CE.

Più specificamente, l'articolo 11 bis, paragrafo 5, fa riferimento agli accordi sottoscritti con i paesi terzi, precisandone il livello di utilizzo. Ad oggi non esistono accordi di questo tipo con paesi terzi.

L'articolo 11 bis, paragrafo 1, lettera d), fa riferimento ai crediti rilasciati per progetti a livello di Unione a norma dell'articolo 24 bis della direttiva 2003/87/CE. Ad oggi non vi sono progetti a norma dell'articolo 24 bis della direttiva 2003/87/CE.

Dato che tali crediti non sono ancora stati autorizzati o rilasciati, l'ICAO non deve essere immediatamente informata in merito alla possibile differenza esistente nel diritto dell'Unione, che non si è ancora concretizzata nella pratica.

Gli Stati membri dell'UE devono trasmettere una notifica immediata all'ICAO qualora l'autorizzazione o il rilascio di tali crediti sia giuridicamente possibile. In tale caso la Commissione dovrebbe informarne il Consiglio con una nota informativa e gli Stati membri dell'UE dovrebbero notificare tempestivamente all'ICAO, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, le differenze risultanti rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 4, punto 4.2.1, della convenzione di Chicago, ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 13 e 14, della presente decisione del Consiglio. Tali differenze saranno indicate come differenza di categoria B, "altri mezzi di conformità", nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD).

3.3 Comunicazione delle differenze alla Commissione

A seguito della comunicazione delle differenze all'ICAO ed entro due mesi dall'adozione della presente decisione del Consiglio, gli Stati membri dell'UE informeranno la Commissione delle differenze notificate. Ciò è necessario per garantire il rispetto delle disposizioni della presente decisione del Consiglio.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[13].

Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"[14].

4.1.2. Applicazione al caso concreto

L'ICAO è un organo istituito da un accordo internazionale, la convenzione di Chicago.

L'adozione della seconda edizione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago è vincolante per l'Unione a norma dell'articolo 90 della medesima convenzione.

La notifica delle differenze che gli Stati membri dell'UE devono effettuare ha effetti giuridici, in quanto può influenzare le modalità di attuazione degli standard ICAO da parte degli Stati membri in una materia disciplinata da norme comuni.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

In conformità all'articolo 192, paragrafo 1, e all'articolo 191 TFUE, l'Unione europea contribuisce a perseguire, tra l'altro, gli obiettivi seguenti: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente; promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

La notifica delle differenze che gli Stati membri dell'UE devono effettuare ha effetti giuridici, in quanto può influenzare le modalità di attuazione degli standard ICAO da parte degli Stati membri in una materia disciplinata da norme comuni.

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano la politica climatica nel contesto dell'aviazione internazionale.

---

13 Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

14 Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 192, paragrafo 1, TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

2025/0065 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in merito alla seconda edizione degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali in materia di tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale

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"), che ha lo scopo di disciplinare il trasporto aereo internazionale, entrata in vigore il 4 aprile 1947, ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

(2) Gli Stati membri dell'Unione ("Stati membri dell'UE") sono Stati contraenti della convenzione 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, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate ("SARP") internazionali.

(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, il cui obiettivo è limitare l'aumento della temperatura globale al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e proseguire gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C. Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire a realizzare tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.

(5) In occasione della 39ª Assemblea generale dell'ICAO, svoltasi nel 2016, è stato deciso di sviluppare un meccanismo globale basato sul mercato per limitare ai livelli del 2020 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale[15]. La posizione dell'Unione a questo proposito è stata definita con la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio[16].

(6) In occasione della decima riunione della sua 214ª sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato la prima edizione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione: standard e

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

16 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).

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, risultante dalle 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 è diventata applicabile il 1º gennaio 2024.

(8) Poiché vi sono alcune differenze tra il diritto dell'Unione e la seconda edizione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, è opportuno stabilire una posizione dell'Unione sulla notifica delle differenze a norma dell'articolo 38 di detta convenzione.

(9) La successiva notifica delle differenze risultanti è proposta in questa fase perché è stata adottata la legislazione pertinente dell'UE per quanto riguarda l'attuazione di CORSIA nell'UE.

(10) 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.

(11) L'articolo 38 della convenzione riguarda le deroghe agli standard e ai procedimenti internazionali. Conformemente alle disposizioni di detto articolo, uno Stato contraente dell'ICAO, qualora reputi di non potersi attenere in tutto agli standard o ai procedimenti internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche agli standard 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 dallo standard internazionale.

(12) Con la decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio sono state notificate differenze tra la direttiva 2003/87/CE e la prima edizione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago. Tali differenze, che si applicano sia agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) sia agli obblighi di compensazione, sono ancora valide.

(13) Con l'adozione del regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione[17], per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, l'Unione applica gli obblighi di MRV di cui all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago. La piena applicazione degli obblighi di MRV garantisce

[17] 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).

l'inclusione delle emissioni delle coppie di Stati nell'annesso 16, volume IV, capitolo 3, punto 3.1, della convenzione di Chicago. Di conseguenza, il fattore di crescita settoriale non è influenzato da differenze nell'attuazione dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago da parte degli Stati del SEE.

(14) Nel 2023 la direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio ha modificato la direttiva 2003/87/CE. Uno dei suoi obiettivi era di proseguire l'attuazione di CORSIA nell'Unione europea.

(15) La direttiva 2003/87/CE si applica indipendentemente dalla nazionalità dell'operatore aereo e indistintamente ai voli effettuati tra Stati membri e/o paesi SEE e al loro interno.

(16) L'articolo 12 della direttiva 2003/87/CE prevede l'adozione da parte della Commissione europea di atti di esecuzione che specifichino la metodologia di calcolo degli obblighi di compensazione per gli operatori aerei.

(17) Il 9 luglio 2024 è stato adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879 della Commissione 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 ("regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879").

(18) A norma dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE, la Commissione adotta annualmente un elenco di Stati diversi dai paesi del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene applichino CORSIA. Conformemente alla direttiva 2003/87/CE, gli obblighi di compensazione saranno calcolati per gli operatori con sede negli Stati membri dell'UE per tutti i voli tra Stati partecipanti a CORSIA, ad eccezione dei voli effettuati all'interno del SEE e tra il SEE e la Svizzera e il Regno Unito. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(19) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879, i piccoli operatori sono tenuti a dispensarsi dagli obblighi di compensazione delle emissioni, mentre invece l'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago li esenta automaticamente ed essi possono scegliere di aderire. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(20) Conformemente alla 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. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(21) A norma dei regolamenti di esecuzione (UE) 2018/2066 e (UE) 2018/2067, non è necessario che la comunicazione delle emissioni e la relazione di verifica indipendente siano trasmesse direttamente dal verificatore alle autorità nazionali, a differenza dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, che ne prescrive la trasmissione diretta. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(22) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, gli operatori aerei devono utilizzare dati surrogati per un massimo del 5 % di tutti i voli dichiarati. L'annesso 16, volume IV, limita tale percentuale al 5 % dei voli soggetti a obblighi di compensazione. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(23) A norma della direttiva 2003/87/CE, oltre ai voli specificati nell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, sono esentati dagli obblighi di monitoraggio anche i seguenti voli: i voli effettuati in base alle regole del volo a vista, i voli a fini di ricerca

e sperimentazione scientifica su velivoli e i voli effettuati nel quadro di un obbligo di servizio pubblico. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(24) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, gli operatori aerei che non possono utilizzare strumenti di stima delle emissioni devono utilizzare il metodo A o il metodo B come metodi di monitoraggio del consumo di combustibili. Devono utilizzare gli stessi metodi per dichiarare tutti i voli, compresi quelli che non sono soggetti a obblighi di compensazione. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(25) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, i tempi entro cui un operatore aereo può presentare un piano di monitoraggio delle emissioni aggiornato in caso di modifiche significative sono più brevi di quelli previsti dai SARP. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(26) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, ciascun operatore aereo deve disporre di un proprio piano di monitoraggio distinto e presentare comunicazioni separate, anche qualora si tratti di un'entità controllata o interamente detenuta da un altro operatore aereo. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(27) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, il termine per la comunicazione dei dati sulle emissioni dell'anno civile precedente per gli operatori aerei è il 31 marzo di ogni anno, mentre i SARP di CORSIA prevedono che tale comunicazione avvenga entro il 30 aprile di ogni anno. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(28) In conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, l'operatore aereo trasmette il proprio piano di monitoraggio: i) almeno quattro mesi prima di avviare un'attività di trasporto aereo di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE, o ii) tempestivamente dopo l'inizio di tale attività e comunque entro le sei settimane successive. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(29) A norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067, la comunicazione delle emissioni deve essere verificata da verificatori accreditati dall'organismo nazionale di accreditamento di uno degli Stati dello Spazio economico europeo, mentre i SARP di CORSIA non prevedono tale restrizione. Di questa differenza dovrebbe essere data comunicazione all'ICAO.

(30) Ad oggi non vi sono crediti autorizzati da parti di accordi a norma del paragrafo 5 della direttiva 2003/87/CE, né crediti rilasciati in relazione a progetti a livello di Unione a norma dell'articolo 24 bis della direttiva 2003/87/CE. Nella pratica non vi sono differenze. In seguito all'autorizzazione di crediti derivanti da progetti conformemente ad accordi sottoscritti con paesi terzi o al rilascio di crediti derivanti da progetti amministrati da Stati membri dell'UE finalizzati alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra non già disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE, o in entrambe le circostanze, gli Stati membri dovrebbero notificare all'ICAO la differenza costituita dal fatto che tali crediti possono essere utilizzati ai fini della conformità a CORSIA.

(31) In tale caso la Commissione dovrebbe informarne il Consiglio con una nota informativa, mentre gli Stati membri dell'UE dovrebbero informare tempestivamente l'ICAO.

(32) Gli Stati membri dell'UE dovrebbero informare la Commissione in merito alle differenze che hanno comunicato all'ICAO una volta notificate entro due mesi dall'entrata in vigore del presente atto.

(33) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO, in quanto l'adozione della seconda edizione dell'annesso 16, volume IV, è vincolante per gli Stati membri a norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago.

(34) La posizione dell'Unione deve essere espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, da tutti gli Stati membri dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare per quanto riguarda le differenze da notificare rispetto all'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago è la seguente: ciascuno Stato membro fornisce la spiegazione di cui all'articolo 2 e notifica le differenze con il sistema per la notifica elettronica delle differenze dell'ICAO alle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafi da 1 a 15, della presente decisione.

Articolo 2

Per le differenze di seguito indicate, è fornita la spiegazione seguente:

"*Relativamente alla compensazione, vi sono differenze tra la direttiva 2003/87/CE e le norme specifiche adottate dalla Commissione, da una parte, e CORSIA dall'altra. Le norme dell'Unione europea applicabili a tale riguardo a decorrere dal [20 dicembre 2024] sono contenute principalmente nella direttiva 2003/87/CE, modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2023/958, dalla direttiva (UE) 2023/959 e dalla decisione n. 334/2023 del Comitato misto SEE.*

Le differenze notificate da [Stato membro] il [data] a norma della decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio restano valide."

Articolo 3

1. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 3, punti 3.1.4 e 3.2, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "obblighi di compensazione delle emissioni di CO_2", con i particolari seguenti relativi alla differenza:

   "A norma della direttiva 2003/87/CE, [Stato membro] notifica all'ICAO che le emissioni prodotte dai voli effettuati da operatori con sede in [Stato membro] all'interno dello Spazio economico europeo o da voli operati dallo Spazio economico europeo da e verso la Svizzera o il Regno Unito non sono soggette a obblighi di compensazione. Le emissioni di questi voli non sono incluse nel calcolo della variabile OE di cui al punto 3.2.1 per gli operatori amministrati da [Stato membro]."

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

Detti sistemi regionali di scambio di quote di emissioni concernenti tali emissioni si traducono in un livello più elevato di rigore ambientale rispetto a CORSIA, perché coprono una quota maggiore delle emissioni prodotte dai voli tra Stati del SEE e tra il SEE e il Regno Unito e la Svizzera.

Il sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea stabilito con la direttiva 2003/87/CE si applica agli operatori aerei indipendentemente dalla loro nazionalità, a garanzia della parità di trattamento sulle rotte per quanto riguarda l'obbligo di restituzione delle quote ETS."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD) e come "differenza significativa".

2. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 3, punto 3.4.2, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "obblighi di compensazione delle emissioni di CO_2", con i particolari seguenti relativi alla differenza:

"A norma dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1879, [Stato membro] notifica all'ICAO che gli operatori aerei il cui obbligo di compensazione definitivo nei tre anni del periodo di conformità è inferiore a 3 000 tonnellate sono soggetti all'obbligo di compensazione. Tali operatori aerei possono però chiedere allo Stato di essere esonerati dagli obblighi di compensazione. Ciò differisce dall'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, in base al quale l'operatore aereo che soddisfa le condizioni di cui al punto 3.4.2 non ha obblighi di compensazione, ma può scegliere di compensare volontariamente tali emissioni."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

3. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 4, punto 4.2.1, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Cancellazione delle unità di emissioni ammissibili nell'ambito di CORSIA", 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.

Ciò si traduce in un livello più elevato di rigore ambientale."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore

allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD) e come "differenza significativa".

4. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.4.1.5, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni annue di CO_2 degli operatori aerei", con i particolari seguenti relativi alla differenza:

   "Conformemente all'articolo 68 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 e all'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067, [Stato membro] notifica all'ICAO che la comunicazione delle emissioni e la corrispondente relazione di verifica sono trasmesse allo Stato esclusivamente dall'operatore aereo. Ciò equivale all'obbligo di cui all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.4.1.5, secondo cui l'organismo di verifica deve trasmettere allo Stato in modo indipendente anche una copia della comunicazione delle emissioni e della relativa relazione di verifica."

   Tale differenza è indicata come differenza di categoria B "altri mezzi di conformità" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

5. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.1.1, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "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 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[18]."

   Tale differenza è indicata come differenza di categoria C, "attuata solo in parte" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

6. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punti 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 e 2.2.1.3.6, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo

[18] 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 L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

internazionale (CORSIA), "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, 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."

"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" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

7. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.5.1.1, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "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 66, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, l'operatore aereo utilizza dati surrogati per il rispettivo periodo di tempo, calcolato in base al metodo alternativo definito nel piano di monitoraggio, a condizione che le lacune nei dati non superino il 5 % di tutti i voli dichiarati. Qualora siano individuate lacune nei dati per oltre il 5 % dei voli annuali, l'operatore deve informare l'autorità competente e adottare provvedimenti correttivi per migliorare la raccolta dei dati."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

8. La differenza seguente si applica all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punti 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 e 2.2.1.3.5, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "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 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, [Stato membro] notifica all'ICAO che l'operatore aereo che superi la soglia per gli emettitori di entità ridotta in un determinato anno (y) trasmette tempestivamente un piano di monitoraggio delle emissioni aggiornato, salvo diverso accordo con l'autorità responsabile di CORSIA di [Stato membro].*"

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

9. La differenza seguente si applica all'annesso 16, volume IV, capitolo 1, punto 1.2.6, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Amministrazione", con i particolari seguenti relativi alla differenza:

"A norma dell'articolo 51, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, [Stato membro] notifica all'ICAO che ciascun operatore aereo deve disporre di un proprio piano di monitoraggio e deve provvedere separatamente alla comunicazione, anche quando si tratta di operatori interamente controllati da altri operatori aerei, come previsto dall'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

10. La differenza seguente si applica all'annesso 16, volume IV, capitolo 1, punto 1.5, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Amministrazione", con i particolari seguenti relativi alla differenza:

"A norma dell'articolo 68 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, [Stato membro] notifica all'ICAO che il termine per la comunicazione delle emissioni dell'anno civile precedente per gli operatori aerei è il 31 marzo e non il 30 aprile di ogni anno, come previsto dall'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

11. La differenza seguente si applica all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punti 2.2.2.1, 2.2.2.2 e 2.2.2.3, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "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 52 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, [Stato membro] notifica all'ICAO che gli operatori aerei trasmettono il piano di monitoraggio almeno quattro mesi prima di avviare un'attività di trasporto aereo di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE, o tempestivamente dopo l'inizio di tale

attività e comunque entro le sei settimane successive. Dette tempistiche differiscono da quelle dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago, secondo cui i nuovi entranti devono trasmettere i piani di monitoraggio delle emissioni entro tre mesi dal momento in cui rientrano nell'ambito di applicazione. Inoltre, gli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione per la prima volta (senza qualificarsi come nuovi entranti) trasmettono i propri piani entro tre mesi."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

12. La differenza seguente si applica all'annesso 16, volume IV, capitolo 2, punto 2.4.2.1, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni annue di CO_2 degli operatori aerei", con i particolari seguenti relativi alla differenza:

"A norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 e in aggiunta alle condizioni di cui all'annesso 16, volume IV, punto 2.4.2.1, della convenzione di Chicago, [Stato membro] notifica all'ICAO che la comunicazione delle emissioni è verificata da verificatori accreditati a norma di detto regolamento e da un organismo nazionale di accreditamento di uno degli Stati dello Spazio economico europeo."

Tale differenza è indicata come differenza di categoria A, "più rigorosa o superiore allo standard o alla pratica raccomandata dell'ICAO" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

13. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 4, punto 4.2.1, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Cancellazione delle unità di emissioni ammissibili nell'ambito di CORSIA", 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 alle unità approvate dal Consiglio dell'ICAO e conformemente alla [terza differenza sui criteri relativi alle unità supplementari], gli operatori registrati in [Stato membro] possono utilizzare le unità seguenti per adempiere ai propri obblighi nell'ambito di CORSIA:

i crediti che sono stati rilasciati per progetti a livello di Unione a norma dell'articolo 24 bis della direttiva 2003/87/CE. Si tratterebbe di crediti rilasciati per progetti amministrati da Stati membri dell'UE finalizzati alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra non disciplinate dall'EU ETS. Tali crediti non devono comportare una doppia dichiarazione né ostacolare l'attuazione di altre misure strategiche finalizzate alla riduzione delle emissioni non disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE."

Questa differenza è notificata quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 24 bis della direttiva 2003/87/CE e quando tali crediti sono rilasciati. Al momento della notifica, la differenza è indicata come differenza di categoria B, "altri mezzi di

conformità" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

14. Differenza rispetto all'annesso 16, volume IV, capitolo 4, punto 4.2.1, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale: regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), "Cancellazione delle unità di emissioni ammissibili nell'ambito di CORSIA", 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 alle unità approvate dal Consiglio dell'ICAO e conformemente alla [terza differenza sui criteri relativi alle unità supplementari], gli operatori registrati in [Stato membro] possono utilizzare le unità seguenti per adempiere ai propri obblighi nell'ambito di CORSIA:

i crediti che sono stati autorizzati da parti di accordi a norma dell'articolo 11 bis, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE. Si tratterebbe di crediti autorizzati in relazione ad accordi sottoscritti bilateralmente con paesi terzi [specificare l'accordo]."

Questa differenza è notificata quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE e quando tali crediti sono rilasciati. Al momento della notifica, la differenza è indicata come differenza di categoria B, "altri mezzi di conformità" nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), e non come "differenza significativa".

15. Ad eccezione dei paragrafi 13 e 14, 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. La Commissione ne informa il Consiglio con una nota informativa non appena si verificano le condizioni di cui ai paragrafi 13 e 14. Successivamente, gli Stati membri dell'UE ne danno tempestiva notifica all'ICAO.

Articolo 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente