

Bruxelles, 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

riguardante la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) relativa 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 all'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda una decisione che stabilisce la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) relativa alla partecipazione volontaria al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) dal 1° gennaio 2021 e all'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. Convenzione di Chicago e accordo di Parigi

Obiettivo della convenzione di Chicago ("la convenzione") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. La convenzione di Chicago è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

L'accordo di Parigi è stato adottato dalla Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del dicembre 2015, il cui obiettivo è limitare l'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali e di compiere ulteriori 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.

Tutti gli Stati membri sono parti di entrambi gli accordi. L'UE e i suoi Stati membri sono parti dell'accordo di Parigi e si sono impegnati congiuntamente a ridurre le loro emissioni di gas a effetto serra.

2.2. Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi dell'Organizzazione consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale. L'UE ha lo status di osservatore ad hoc in molti organi dell'ICAO (Assemblea e altri organi tecnici).

2.3. Regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA)

Le norme e pratiche internazionali raccomandate (SARP), tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) sono state adottate come annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago il 27 giugno 2018 alla 214^a sessione del Consiglio dell'ICAO.

Gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) relativi alle emissioni di CO₂ dei voli internazionali di cui all'annesso 16, volume IV, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019. Gli obblighi di compensazione delle emissioni di CO₂ di cui all'annesso 16, volume IV, si applicheranno a decorrere dal 1° gennaio 2021.

A norma del capitolo 3, paragrafi 3.1.3 e 3.2.1, e dell'appendice 1 ("Procedure amministrative") dell'annesso 16, volume IV, gli Stati sono tenuti a notificare all'ICAO entro il 30 giugno 2020

- la decisione di partecipare volontariamente, o di interrompere la partecipazione volontaria a decorrere dal 1° gennaio 2021¹;
- l'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023.

2.4. Sistema di scambio di quote di emissione dell'UE

Dal 2012² il settore dell'aviazione è incluso nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS). Il sistema EU ETS riguardava le emissioni dei voli in arrivo e in partenza dallo Spazio economico europeo (SEE), compresi i voli verso e da paesi terzi. Per imprimere slancio all'interno dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e agevolare il progresso verso un approccio globale per affrontare il problema delle emissioni del trasporto aereo internazionale, l'Unione ha tuttavia adottato deroghe temporanee per limitare la copertura geografica ai voli intra-SEE, escludendo quindi i voli extra-SEE, in attesa degli sviluppi internazionali³.

L'ultima revisione della direttiva 2003/87/CE, nel 2017, traduce l'intesa, enunciata all'articolo 28 ter, secondo cui il regime CORSIA sarebbe preso in considerazione mediante una modifica del sistema che disciplina l'EU ETS, fatta salva una valutazione delle caratteristiche principali del regime CORSIA, anche in termini di partecipazione, e che ciò dovrebbe essere conseguito in modo coerente con l'obiettivo climatico dell'UE per il 2030 (conformemente al principio di non regressione nell'ambito dell'accordo di Parigi⁴).

3. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Contesto

L'Unione sostiene fermamente la misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato in relazione alle emissioni del trasporto aereo internazionale, CORSIA, che contribuisce alla lotta ai cambiamenti climatici. Il sostegno dell'Unione è stato dimostrato, tra l'altro, dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che hanno modificato il sistema EU ETS tre volte al fine di agevolare i progressi in seno all'ICAO.

L'obiettivo iniziale di CORSIA si limita a compensare la crescita delle emissioni a decorrere dal 2020; è tuttavia importante sostenere il progresso iniziale e contribuire ad un'adeguata partecipazione per agevolare il conseguimento del suo obiettivo.

¹ Il paragrafo 3.1.3 fa riferimento all'"inclusione dello Stato nel documento dell'ICAO intitolato "*CORSIA States for Chapter 3 State Pairs*" (Stati del CORSIA per le coppie di paesi di cui al capitolo 3). Il paragrafo contiene una nota in cui si specifica che nel documento in questione sono elencati gli Stati che si sono offerti volontariamente di partecipare durante i periodi di conformità dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2026. Occorre inoltre osservare che l'appendice 1 impone agli Stati di notificare all'ICAO qualsiasi decisione di sospendere la partecipazione volontaria entro il 30 giugno di ogni anno precedente l'anno in cui si intende sospendere tale partecipazione volontaria.

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).

³ Qualora il Parlamento europeo e il Consiglio non abbiano adottato alcuna direttiva di modifica dell'EU ETS entro dicembre 2023, dopo tale data il sistema riacquisterebbe, per l'aviazione, la sua copertura geografica iniziale, ovvero si applicherebbe a tutti i voli in partenza da aeroporti degli Stati membri dell'UE e di tutti i paesi EFTA e in arrivo in altri aeroporti UE/EFTA o di paesi terzi e, in assenza di esenzioni in virtù di legislazione delegata, ai voli in arrivo dai paesi terzi negli aeroporti UE/EFTA.

⁴ Articolo 3 dell'accordo di Parigi.

La decisione (UE) 2016/915 del Consiglio⁵ ha stabilito la posizione dell'Unione 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.

L'obiettivo del regolamento (UE) 2017/2392⁶ consiste nel "preparare l'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021". Come indicato nel regolamento, "la sua [di detta misura] effettiva operatività richiederà interventi a livello nazionale ad opera delle parti dell'ICAO".

L'articolo 28 ter della direttiva 2003/87/CE⁷ (direttiva ETS) recita "Entro 12 mesi dall'adozione degli strumenti pertinenti da parte dell'ICAO e prima che la misura mondiale basata sul mercato divenga operativa, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta le modalità di recepimento di tali strumenti nel diritto dell'Unione mediante revisione della presente direttiva. In tale relazione, la Commissione prende inoltre in esame le norme applicabili relative ai voli all'interno del SEE, se opportuno. Essa esamina inoltre l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva della misura mondiale basata sul mercato, compresa la sua ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, il livello di partecipazione, 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 decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio⁸ ha stabilito la posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ICAO in merito alla prima edizione delle SARP in materia di CORSIA per quanto riguarda le differenze da notificare. A norma di tale decisione gli Stati membri hanno notificato all'ICAO tali differenze, sottolineando quelle tra EU ETS e CORSIA (che sono, rispettivamente, l'uno basato sulle rotte e l'altro basato sugli Stati) e precisando che l'attuazione di CORSIA nell'UE avrebbe avuto luogo mediante una revisione del sistema EU ETS, come convenuto nella sua ultima revisione del 2017⁹. L'obiettivo era preservare l'*acquis* dell'UE e spazi di manovra per la politica futura, nonché il livello di ambizione in materia di clima dell'UE.

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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).

Il 4 marzo 2020 la Commissione ha adottato una proposta di "Legge europea sul clima"¹⁰, in base alla quale l'Unione sarebbe tenuta a raggiungere un obiettivo di neutralità climatica nell'Unione entro il 2050, al fine di conseguire l'obiettivo a lungo termine relativo alla temperatura di cui all'articolo 2 dell'accordo di Parigi. La proposta si basa sulla conclusione che occorre adottare ulteriori misure e tutti i settori dovranno contribuire in quanto, con le politiche vigenti, si prevede una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra solo del 60 % entro il 2050: resta, pertanto, ancora molto da fare per conseguire la neutralità climatica.

Infine, in varie occasioni l'Unione ha dichiarato un impegno politico ad attuare il regime CORSIA dall'inizio della sua fase pilota. Da ultimo nel 2019, nella dichiarazione a nome dell'UE e dei suoi Stati membri rilasciata in occasione della 40^a Assemblea dell'ICAO, l'Unione ha da un lato espresso l'intenzione di preservare il proprio spazio di manovra politico e le proprie ambizioni in materia di clima in relazione all'attuazione del regime CORSIA attraverso l'EU ETS e, dall'altro lato, ha dichiarato di continuare, unitamente agli Stati membri, a sostenere fortemente CORSIA e ha ribadito il suo pieno impegno ad attuarlo fin dall'inizio della sua fase pilota. L'Unione ha costantemente ricordato la necessità di preservare la legislazione dell'UE in materia e l'ambizione in materia di clima, in linea con l'ultima revisione di EU ETS e con quanto ribadito nella differenza notificata nel 2018, così come nella dichiarazione dell'UE rilasciata in occasione della 40^a Assemblea dell'ICAO. Da allora il Parlamento europeo ha invitato la Commissione e gli Stati membri a salvaguardare l'autonomia legislativa dell'UE nell'attuazione della direttiva ETS¹¹.

3.2. Posizione proposta

È necessario adottare, prima del termine del 30 giugno 2020 fissato dalle SARP in materia di CORSIA, la posizione a nome dell'Unione per consentire agli Stati membri di presentare le notifiche necessarie.

In merito alla prima questione, ovvero la notifica della decisione di partecipare volontariamente o di interrompere la partecipazione volontaria a decorrere dal 1° gennaio 2021, considerando l'impegno politico dichiarato ripetutamente dall'Unione e già riconosciuto dall'ICAO, i vantaggi attesi in relazione all'ambiente e al trasporto internazionale associati a CORSIA e l'assenza di alternative praticabili a livello mondiale, si propone di notificare la partecipazione volontaria degli Stati membri fin dall'inizio della fase pilota il 1° gennaio 2021. La notifica sarebbe soggetta alle differenze notificate nel 2018 a norma della decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio, e ad eventuali differenze future, e non pregiudicherebbe la revisione di EU ETS concordata nel 2017, né l'ambizione dell'UE in materia di clima, né la direttiva sulle energie rinnovabili¹².

In merito alla seconda questione, ovvero la notifica dell'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023, si propone di scegliere l'opzione delle emissioni, rispettivamente, del 2021, 2022 e 2023 per ogni anno della fase pilota, anziché l'opzione delle emissioni del 2020 per ogni anno. Questo approccio tiene conto dei vantaggi attesi in materia di ambiente e trasporto internazionale, della necessità di fornire incentivi agli operatori per ridurre il loro impatto ambientale e dell'importanza di un'azione tempestiva, ma anche dell'entità dei costi potenziali di compensazione per gli operatori europei e dell'eventuale impatto sulla loro competitività a livello internazionale.

¹⁰ Proposta della Commissione relativa a un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima) [COM(2020)80 del 4.3.2020].

¹¹ Risoluzione del Parlamento europeo del 28 novembre 2019 sulla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici 2019 in programma a Madrid, Spagna (COP25), P9_TA(2019)0079.

¹² 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).

Prendendo inoltre come riferimento gli anni, rispettivamente, 2021, 2022 e 2023 anziché l'anno 2020 si dovrebbe ottenere maggiore efficacia per l'ambiente. Le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale dovrebbero infatti essere più elevate nel 2021, 2022 e 2023 rispetto al 2020, anche a causa dell'impatto significativo della pandemia di Covid-19 sul traffico aereo e sulle emissioni.

In tale contesto è necessario garantire che le differenze attuali e le possibili differenze future tra il diritto dell'Unione e il regime CORSIA siano tenute in debita considerazione. La notifica di cui sopra dovrebbe pertanto includere un riferimento alla differenza notificata in base alla decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio. Poiché tale differenza, per quanto ancora pertinente, riguarda unicamente l'attribuzione della competenza degli Stati nei confronti dei diversi operatori, a causa di talune differenze di configurazione tra CORSIA e EU ETS, la suddetta notifica dovrebbe anche prevedere la possibilità di notificare ulteriori differenze.

4. COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE

La decisione proposta è coerente e complementare con le altre politiche dell'Unione, in particolare nei settori dell'energia, dell'ambiente e delle politiche dei trasporti. Essa ricorda la relazione tra la partecipazione a CORSIA e la revisione della direttiva EU ETS da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, come previsto dal regolamento 2017/2392. La Commissione non ha tuttavia ancora presentato la relazione di cui all'articolo 28 ter della direttiva ETS e, più in generale, non è ancora nota la decisione futura del legislatore in tale ambito. La notifica deve quindi essere considerata come una tappa intermedia, relativa al capitolo 3, paragrafi 3.1.3 e 3.2.1 e all'appendice 1 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago.

Per garantire che tale tappa intermedia non pregiudichi le future decisioni politiche dei colegislatori, la notifica deve includere un riferimento alla differenza già notificata a norma della decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio e la possibilità di notificare ulteriori differenze, come indicato sopra.

5. BASE GIURIDICA

5.1. Base giuridica procedurale

5.1.1. 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'accordo¹³.

5.1.2. Applicazione al caso concreto

A norma del capitolo 3, paragrafo 3.1.3, e dell'appendice 1 ("Procedure amministrative") dell'annesso 16, volume IV, della convenzione, gli Stati sono tenuti a notificare all'ICAO entro il 30 giugno 2020 la loro decisione di partecipare volontariamente, o di interrompere la partecipazione volontaria a decorrere dal 1° gennaio 2021, nonché l'opzione scelta, in

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

conformità del paragrafo 3.2.1 dell'annesso 16, volume IV, per calcolare gli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023.

Dalle suddette disposizioni risulta che determinati effetti giuridici del regime CORSIA, adottato con una decisione del Consiglio dell'ICAO, un organo istituito da un accordo, dipendono dalla presentazione all'ICAO di notifiche pertinenti e dai termini di tali notifiche. L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

5.2. Base giuridica sostanziale

In conformità all'articolo 192, paragrafo 1, e all'articolo 191 TFUE, l'Unione europea contribuisce a perseguire, tra l'altro, i seguenti obiettivi: 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.

5.2.1. 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.

5.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano la politica in materia di clima nel contesto del trasporto aereo internazionale.

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

5.3. Conclusioni

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

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

riguardante la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) relativa alla notifica della partecipazione volontaria al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSA) a decorrere dal 1° gennaio 2021 e all'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023

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 ("la convenzione"), che mira a disciplinare il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Tutti gli Stati membri dell'Unione sono Stati contraenti della convenzione e membri dell'ICAO, mentre l'Unione assume lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.
- (3) La 21^a Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici ha adottato nel dicembre 2015 l'accordo di Parigi, il cui obiettivo è limitare l'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali e compiere ulteriori 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.
- (4) La 39^a Assemblea dell'ICAO, svoltasi nel 2016, ha deciso attraverso la risoluzione A39-3 di sviluppare un meccanismo globale 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 riguardo all'elaborazione e all'adozione di tale meccanismo e dei suoi vari elementi dettagliati è stata stabilita dalla decisione (UE) 2016/915 del Consiglio¹.
- (5) Il 27 giugno 2018, alla decima riunione della sua 214^a sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato la prima edizione del volume IV dell'annesso 16 della Convenzione: Norme internazionali e pratiche raccomandate in materia di tutela

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).

dell'ambiente - Regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale ("CORSIA").

- (6) Nel 2017 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno riveduto la direttiva 2003/87/CE² con il regolamento (UE) 2017/2392³, in particolare per preparare l'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021, per stabilire gli obblighi del diritto dell'Unione relativi a monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni ai fini del regime CORSIA e per specificare le disposizioni in materia di comunicazione e riesame per quanto riguarda il regime CORSIA.
- (7) Le norme contenute nel regime CORSIA potrebbero diventare vincolanti conformemente alla convenzione ed entro i limiti da essa fissati, e potrebbero inoltre divenire tali per l'Unione e i suoi Stati membri ai sensi degli accordi internazionali vigenti in materia di trasporto aereo.
- (8) Affinché l'ICAO tenga pienamente conto dell'attuale situazione giuridica a livello dell'Unione, gli Stati membri hanno notificato differenze in conformità della decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio⁴. Secondo tali notifiche la direttiva 2003/87/CE, nella sua attuale formulazione, si applica indipendentemente dalla nazionalità dell'operatore aereo e, in linea di principio, riguarda i voli in partenza da o in arrivo a un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. La direttiva 2003/87/CE si applica indistintamente ai voli effettuati tra Stati membri e/o paesi SEE e al loro interno. Tali principi si applicano sia agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) sia agli obblighi di compensazione.
- (9) Fatte salve tali differenze, gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica previsti dal regime CORSIA, applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2019, sono stati integrati nella legislazione dell'Unione⁵. In base a tale legislazione, i dati relativi alle emissioni saranno raccolti e trasmessi al segretariato dell'ICAO per quanto riguarda le emissioni durante la fase pilota.

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 nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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 di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94) e 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) A norma del capitolo 3, paragrafo 3.1.3, e dell'appendice 1 ("Procedure amministrative") dell'annesso 16, volume IV, della convenzione, gli Stati sono tenuti a notificare all'ICAO entro il 30 giugno 2020 la loro decisione di partecipare volontariamente, o di interrompere la partecipazione volontaria a decorrere dal 1° gennaio 2021, nonché l'opzione scelta, in conformità del paragrafo 3.2.1 dell'annesso 16, volume IV, per calcolare gli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023.
- (11) Dalle suddette disposizioni risulta che determinati effetti giuridici del regime CORSIA, adottato con una decisione del Consiglio dell'ICAO, un organo istituito da un accordo, dipendono dalla presentazione all'ICAO di notifiche pertinenti e dai termini di tali notifiche. L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.
- (12) A tale riguardo, è opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione, tenuto conto del suddetto obbligo di notifica, in particolare perché la partecipazione volontaria al regime CORSIA e la scelta dell'opzione di cui al paragrafo 3.2.1 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione possono influenzare in modo determinante i diritti e gli obblighi in un settore disciplinato dal diritto dell'Unione, in particolare dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili⁶.
- (13) L'Unione e i suoi Stati membri hanno ripetutamente dichiarato⁷ la volontà di partecipare al regime CORSIA dal 1° gennaio 2021.
- (14) La partecipazione volontaria al regime CORSIA implica anche la scelta di un'opzione, conformemente al paragrafo 3.2.1 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione, per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei durante il periodo 2021-2023. A tale riguardo è opportuno che i calcoli siano basati sulle emissioni degli anni, rispettivamente, 2021, 2022 e 2023. Tale opzione potrebbe determinare un maggiore vantaggio ambientale e per il trasporto internazionale rispetto all'altra opzione disponibile, ovvero basare i calcoli sulle emissioni del 2020, poiché si prevede che nel 2021, 2022 e 2023 le emissioni siano più elevate che nel 2020 e implicino pertanto maggiori obblighi di compensazione. Questo garantirebbe inoltre maggiore continuità tenendo conto del fatto che, per gli anni a decorrere dal 2024, il punto 3.2.2 dell'annesso 16, volume IV, prevede ugualmente un calcolo basato sul rispettivo anno.
- (15) La selezione delle emissioni rispettivamente del 2021, 2022 e 2023 per il calcolo degli obblighi di compensazione si applicherebbe durante il periodo 2021-2023 a tutti gli operatori aerei che sono stati assegnati allo Stato membro interessato.
- (16) Come già menzionato, il sistema della direttiva 2003/87/CE è attualmente diverso, per alcuni suoi aspetti, dal regime CORSIA. A norma dell'articolo 28 ter della direttiva 2003/87/CE, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta modalità di recepimento nell'Unione del regime CORSIA mediante revisione della direttiva, che siano coerenti con l'impegno dell'Unione di

⁶ 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).

⁷ Ad esempio nella "dichiarazione di Bratislava" (approvata dal COREPER, ST 12029/16 (Allegato I)), ICAO A39-WP/414 (approvato dal COREPER, ST 12029/16 (Allegato II)), ICAO A40-WP/102 (approvato dal Consiglio, ST 10227/1/19 (allegato H)).

riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030, allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione. A tal fine, entro un anno dall'adozione da parte dell'ICAO degli strumenti giuridici pertinenti e prima che questi diventino operativi, la Commissione è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta, tra l'altro, l'ambizione e l'integrità ambientale dello strumento dell'ICAO. Se opportuno, la relazione deve essere accompagnata da una proposta legislativa. La Commissione non ha ancora presentato la suddetta relazione.

- (17) In tale contesto è necessario garantire che le attuali e le possibili future differenze tra il diritto dell'Unione e il regime CORSIA siano tenute in debita considerazione al fine di preservare, ove necessario, il funzionamento del sistema dell'Unione, ivi compreso il margine di manovra del legislatore per decidere in merito al futuro regime dell'Unione applicabile alla zona interessata. A tale riguardo il Parlamento europeo ha invitato la Commissione e gli Stati membri⁸ a salvaguardare l'autonomia legislativa dell'UE nell'attuazione della direttiva 2003/87/CE.
- (18) La notifica di cui sopra dovrebbe pertanto includere un riferimento alla differenza notificata in base alla decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio, che si applica alle questioni oggetto della partecipazione volontaria. Poiché tale differenza, per quanto ancora pertinente, riguarda unicamente l'attribuzione della competenza degli Stati nei confronti dei diversi operatori, la suddetta notifica dovrebbe anche prevedere la possibilità di notificare ulteriori differenze.
- (19) La posizione dell'Unione dovrebbe essere espressa dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'ICAO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in considerazione del capitolo 3, paragrafi 3.1.3 e 3.2.1, e dell'appendice 1 dell'annesso 16, volume IV, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale e riguardante la notifica all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in merito a

- la partecipazione volontaria degli Stati membri al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale a decorrere dal gennaio 2021 e

- l'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023,

figura nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale esprimono la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

⁸ Risoluzione del Parlamento europeo del 28 novembre 2019 sulla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici 2019 in programma a Madrid, Spagna (COP25), P9_TA(2019)0079.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*