



Bruxelles, 14.7.2021  
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -  
{SWD(2021) 604 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta introduce modifiche della legislazione sul sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) per quanto riguarda la sua applicazione al trasporto aereo al fine di assicurare che:

- (1) il trasporto aereo contribuisca all'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2030 conformemente al Green Deal europeo;
- (2) l'EU ETS sia modificato in maniera adeguata riguardo al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO); e
- (3) l'assegnazione delle quote di emissioni per il trasporto aereo sia rivista per aumentare le vendite all'asta.

L'obiettivo è rivedere le disposizioni dell'ETS riguardanti il trasporto aereo in modo coerente ed economicamente efficace, in linea con l'obiettivo climatico che si è voluto più ambizioso, tenendo conto della necessità di una transizione giusta e del contributo di tutti i settori agli sforzi dell'UE a favore del clima.

Il Green Deal europeo<sup>1</sup>, adottato dalla Commissione nel dicembre del 2019, così come la normativa europea sul clima<sup>2</sup> e il piano per l'obiettivo climatico<sup>3</sup>, mirano a rafforzare l'impegno dell'Unione a favore del clima nel contesto dell'accordo di Parigi, coerentemente con il suo obiettivo di conseguire la neutralità climatica in tutti i settori economici nell'UE entro il 2050. L'UE intende decarbonizzare con accresciuto impegno tutti i settori economici, passando da una riduzione delle emissioni di almeno il 40 % ad almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030, senza utilizzare i crediti internazionali. Al fine di conseguire tale obiettivo climatico più ambizioso, tutti i settori, compreso il trasporto aereo, devono contribuire adeguatamente agli sforzi di riduzione interni necessari.

Il Green Deal europeo mira a trasformare l'Unione in una società più giusta e più prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. L'obiettivo della neutralità climatica è stato approvato dal Consiglio e dal Parlamento europeo ed è stabilito in modo giuridicamente vincolante nella normativa europea sul clima, frutto di un accordo politico. Il Green Deal europeo mira inoltre a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Allo stesso tempo, tale transizione deve essere giusta e inclusiva.

Oltre all'aumento dell'ambizione dell'UE a orizzonte 2030, che consiste nel conseguire in tutti i settori economici riduzioni interne delle emissioni di gas a effetto serra pari ad almeno

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

<sup>3</sup> COM(2020) 562 final.

il 55 % rispetto al 1990, la comunicazione sul piano per l'obiettivo climatico 2030 sottolinea che "conformemente al suo impegno internazionale per un'azione a livello dell'intera economia nel quadro dell'accordo di Parigi, l'UE dovrebbe continuare a regolamentare nell'EU ETS almeno le emissioni del trasporto aereo all'interno dell'UE". Nelle sue conclusioni del dicembre del 2020, il Consiglio europeo "invita la Commissione a valutare in che modo tutti i settori economici possano contribuire al meglio all'obiettivo 2030 e a presentare le proposte necessarie, accompagnate da un esame approfondito dell'impatto ambientale, economico e sociale a livello degli Stati membri"<sup>4</sup>.

Le emissioni del trasporto aereo rappresentano il 2 %-3 % delle emissioni mondiali di CO<sub>2</sub> e sono aumentate significativamente rispetto al 1990, sia nell'UE che nel resto del mondo. A livello UE, nel 2018 le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto aereo rappresentavano il 3,7 % del totale di tutti i settori economici o il 15,7 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei trasporti<sup>49</sup>. Nel 2018 l'UE era responsabile del 15 % delle emissioni mondiali di CO<sub>2</sub> del trasporto aereo<sup>5</sup>. Inoltre gli impatti climatici di questo settore non legati alle emissioni di CO<sub>2</sub> sono stimati essere complessivamente almeno tanto importanti quanto quelli delle sole emissioni di CO<sub>2</sub><sup>6</sup>.

Nonostante la recente riduzione del traffico in conseguenza della pandemia di COVID-19, gli impatti climatici del trasporto aereo sono destinati ad aumentare ulteriormente, data la crescita storica del settore, superiore alla media degli altri settori economici. Prima della pandemia di COVID-19, Eurocontrol aveva previsto un aumento annuale delle emissioni del trasporto aereo europeo pari al 53 % entro il 2040 rispetto al 2017<sup>53</sup>. Prima della crisi della COVID-19, l'ICAO aveva stimato che, entro il 2040, le emissioni del trasporto aereo internazionale sarebbero potute aumentare di un massimo del 150 % rispetto al 2020<sup>54</sup>.

Uno strumento chiave per disciplinare le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto aereo in Europa è l'EU ETS. Nel contesto della consultazione pubblica sull'aggiornamento delle disposizioni dell'ETS relative al trasporto aereo, il 91 % dei partecipanti ritiene che il trasporto aereo dovrebbe contribuire maggiormente alle azioni per il clima. L'88 % dei partecipanti alla consultazione ritiene che, per far fronte alle emissioni del trasporto aereo coerentemente con gli obiettivi climatici, possano risultare efficaci delle misure basate sul mercato. Si stima che tra il 2013 e il 2020 il trasporto aereo ha conseguito un risparmio netto di 193,4 Mt di CO<sub>2</sub> attraverso l'EU ETS, principalmente finanziando la riduzione delle emissioni in altri settori<sup>39</sup>. È questo il contributo del trasporto aereo all'obiettivo climatico dell'UE per il 2020, che si prevede proseguirà fino al 2030.

Considerando le emissioni attuali e previste del settore, e nel contesto di un obiettivo climatico UE più ambizioso per il 2030, questo contributo deve essere nettamente rafforzato, anche nell'ottica della neutralità climatica che l'UE si è prefissata di conseguire entro il 2050. Questa necessità è stata evidenziata anche nella pubblicazione "European Aviation Environment Report 2019".

La Commissione ha preparato una serie di valutazioni d'impatto a supporto delle revisioni previste dei principali strumenti legislativi raggruppati nel pacchetto "Pronti per il 55 %" (*Fit for 55*). La valutazione d'impatto sulla revisione delle norme dell'EU ETS relative al trasporto aereo analizza varie opzioni tramite cui la revisione potrebbe contribuire in maniera efficace

<sup>4</sup> <https://www.consilium.europa.eu/media/47332/1011-12-20-euco-conclusions-it.pdf>.

<sup>5</sup> Il trasporto aereo all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) rappresentava il 7,5 %, e i voli in partenza verso paesi terzi rappresentavano un ulteriore 7,5 %. I voli in partenza rientrano nel contributo dell'UE determinato a livello nazionale nel contesto dell'accordo di Parigi e dell'iniziativa *Destination 2050* del settore del trasporto aereo.

<sup>6</sup> Il documento COM(2020) 777 final quantifica tali impatti; il documento COM(2020) 747 final e i documenti associati analizzano tali effetti in dettaglio.

ed efficiente al conseguimento dell'obiettivo aggiornato nel contesto del suddetto pacchetto. Di conseguenza le norme dell'ETS sul trasporto aereo devono essere rivedute insieme a quelle sugli impianti fissi e all'estensione del sistema ad altri settori. Gli elementi dell'EU ETS per i quali il nesso tra le revisioni è particolarmente importante sono le disposizioni riguardanti la quantità totale di quote del trasporto aereo e l'applicazione del fattore di riduzione lineare alle stesse, nonché le disposizioni sulla riserva stabilizzatrice del mercato. Le scelte riguardanti l'ambito di applicazione dell'EU ETS e l'attuazione di CORSIA incideranno sul livello di riduzione delle emissioni nei settori coperti dell'ETS e sulla domanda di quote dell'UE. Le scelte riguardanti la percentuale di quote del trasporto aereo da mettere all'asta avranno ripercussioni sull'ammontare dei proventi della vendita all'asta disponibili per contrastare i cambiamenti climatici, così come sugli elementi distributivi.

Affinché il trasporto aereo contribuisca agli obiettivi dell'accordo di Parigi, è necessaria un'azione mondiale di più ampio respiro. L'UE ha sostenuto il regime CORSIA dell'ICAO e sta collaborando con altri partner per incoraggiare una partecipazione e un'attuazione adeguate. La revisione delle disposizioni dell'EU ETS relative al trasporto aereo dovrebbe assicurare che CORSIA sia attuato in modo adeguato attraverso l'EU ETS, e l'attuazione di CORSIA deve garantire la parità di trattamento delle compagnie aeree. Allo stesso tempo, qualsiasi modifica della direttiva ETS deve essere coerente con l'ambizione dell'UE di diventare climaticamente neutra entro il 2050, con l'impegno dell'Unione di ridurre entro il 2030 le emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici, nonché con l'obiettivo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione.

Dal 2012 un grande volume di quote è assegnato gratuitamente al settore del trasporto aereo. Nella comunicazione sul Green Deal europeo<sup>70</sup> la Commissione ha annunciato che avrebbe proposto di ridurre le quote assegnate gratuitamente alle compagnie aeree, annuncio reiterato nella comunicazione "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa". Dato che l'assegnazione gratuita costituisce una deroga al principio "chi inquina paga", il metodo per default nell'EU ETS è la vendita all'asta. L'analisi sottostante suggerisce che l'aumento della percentuale di quote messe all'asta nel settore del trasporto aereo determina un basso rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e un impatto molto limitato sui prezzi al consumo.

Tra le principali modifiche giuridiche figurano:

- (1) il consolidamento della quantità totale di quote del trasporto aereo ai livelli attuali e l'applicazione del fattore di riduzione lineare conformemente all'articolo 9 della direttiva ETS;
- (2) l'aumento delle quote del trasporto aereo messe all'asta;
- (3) la continuazione dell'applicazione intraeuropea dell'EU ETS, applicando allo stesso tempo CORSIA secondo quanto opportuno ai voli extraeuropei; e
- (4) il trattamento paritario delle compagnie aeree che operano sulle stesse rotte per quanto riguarda i loro obblighi aventi impatti economici.

In concomitanza alle modifiche della direttiva ETS è presentata un'altra proposta distinta volta ad attuare la notifica da parte degli Stati membri alle compagnie aeree stabilite nell'UE della compensazione dovuta nell'ambito di CORSIA, pari a zero per l'anno 2021. Questa seconda proposta si riferisce agli aspetti di CORSIA che dovrebbero essere introdotti entro novembre del 2022, per la notifica di compensazioni aggiuntive pari a zero da effettuare entro tale data.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Il pacchetto "Pronti per il 55 %" è un vasto intervento di revisione della normativa dell'Unione, finalizzato ad allinearla all'obiettivo climatico che l'UE ha voluto più ambizioso. Tutte le iniziative del pacchetto sono strettamente interconnesse e ognuna dipende dall'impostazione delle altre.

Sebbene il mandato politico destinato a rafforzare l'EU ETS per il trasporto aereo sia chiaro, tale aspetto viene esaminato unitamente ad altre iniziative correlate e pertinenti, quali la revisione della direttiva Tassazione dell'energia e della direttiva Rinnovabili, così come l'iniziativa ReFuelEU, che vengono valutate separatamente, tenendo debitamente conto della dimensione e degli impatti dell'ETS.

Come indicato nel Green Deal europeo, la riduzione degli impatti dei cambiamenti climatici da parte del trasporto aereo richiede una combinazione di strumenti politici, dato che non esiste un'unica soluzione per decarbonizzare il settore. Di conseguenza la revisione dell'EU ETS per il trasporto aereo rientra in un pacchetto di misure che comprende misure basate sul mercato, come l'EU ETS e il CORSIA, l'aumento della produzione e dell'adozione di carburanti sostenibili per il trasporto aereo, migliorie tecniche degli aeromobili e miglioramenti operativi attraverso, ad esempio, l'iniziativa Cielo unico europeo.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Tutte le azioni e le politiche dell'UE devono essere coerenti con le proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %" e aiutare l'UE a conseguire l'obiettivo più ambizioso per il 2030 e una transizione riuscita e giusta verso la neutralità climatica entro il 2050, come dichiarato dalla Commissione nella comunicazione sul Green Deal europeo.

In tale contesto, la presente iniziativa è collegata a numerosi altri settori politici, comprese le politiche esterne dell'Unione, ad esempio l'incoraggiamento dei paesi partner affinché anch'essi attuino CORSIA e forniscano sostegno per far sì che le compagnie aeree operino a parità di condizioni. La Commissione ha annunciato che migliorerà il modo in cui i suoi orientamenti per legiferare meglio e gli strumenti di sostegno affrontano le questioni relative alla sostenibilità e all'innovazione, affinché tutte le iniziative dell'UE rispettino l'impegno di non nuocere all'ambiente. La presente iniziativa è altresì coerente con la politica dell'UE per la ricerca e l'innovazione e migliorerà le sinergie tra i programmi UE di diffusione, in particolare il Fondo per l'innovazione e i programmi quadro dell'UE di ricerca e innovazione, incentivando l'adozione e la diffusione di soluzioni innovative a basse emissioni di carbonio.

La valutazione d'impatto che accompagna il piano per l'obiettivo climatico 2030 ha valutato attentamente la possibilità di rafforzare e ampliare lo scambio di quote di emissioni quale uno degli strumenti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello dell'UE.

La coerenza con le altre normative dell'Unione è assicurata altresì dalla coerenza delle valutazioni d'impatto per l'EU ETS con le valutazioni effettuate per il resto del quadro 2030 per il clima, l'energia e i trasporti, nonché con altre misure presentate nell'ambito del pacchetto inteso ad affrontare le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto aereo.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

La base giuridica della direttiva 2003/87/CE (direttiva ETS), così come per tutta la legislazione successiva che la modifica e le altre leggi che disciplinano le emissioni di gas serra, è l'articolo 192 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Questa dovrebbe rimanere la base giuridica per qualsiasi nuova legislazione che affronti gli impatti climatici del trasporto aereo, dato che l'obiettivo principale della misura è la protezione dell'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

### **• Sussidiarietà**

La direttiva ETS è uno strumento politico dell'UE già in vigore. Conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli obiettivi della proposta che modifica tale strumento possono essere raggiunti solo tramite la legislazione a livello di UE.

È necessario un atto giuridico dell'UE affinché gli Stati membri applichino il CORSIA in maniera adeguata per i voli che rientrano nell'ambito geografico di applicazione della direttiva 2003/87/CE, come stabilito nell'allegato I, ossia i voli in partenza da aeroporti del SEE e in arrivo in altri aeroporti del SEE o in paesi terzi e i voli in arrivo in aeroporti del SEE da paesi terzi.

Agire a livello UE e, ove possibile, a livello globale, è più efficiente che agire a livello di Stati membri, in ragione degli effetti transfrontalieri dei cambiamenti climatici e della natura ampiamente transnazionale del trasporto aereo. Un'azione a livello di Unione europea consentirà di conseguire in maniera più efficace gli obiettivi climatici interni e internazionali dell'UE, nonché di assicurare un'attuazione armonizzata e adeguata di CORSIA in relazione all'UE.

### **• Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità poiché si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE per il periodo 2021-2030 in modo efficiente in termini di costi, garantendo al contempo l'equità, l'integrità ambientale, il buon funzionamento del mercato interno e l'attuazione di CORSIA.

Il Consiglio europeo ha approvato una riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 a livello interno in tutti i settori economici pari ad almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990. La presente proposta riguarda un grande volume di queste emissioni di gas serra e rivede la direttiva per conseguire tale obiettivo.

### **• Scelta dell'atto giuridico**

Gli obiettivi della presente proposta sono perseguiti al meglio attraverso una direttiva modificativa. Si tratta dello strumento giuridico più adeguato per apportare modifiche alla direttiva ETS (direttiva 2003/87/CE). Una direttiva impone agli Stati membri di raggiungere gli obiettivi prefissati e di recepire le misure nei loro sistemi legislativi nazionali sostanziali e procedurali. Gli Stati membri dovrebbero assicurare che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino l'innovazione e siano tecnologicamente neutre.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

L'articolo 28 ter, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE impone alla Commissione di presentare una relazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul CORSIA, esaminandone l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva, 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. Alla luce di ciò, dovrebbe essere presentata una proposta destinata a modificare il diritto dell'Unione per attuare il CORSIA in maniera adeguata.

Inoltre, l'articolo 28 ter, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE prevede che la relazione della Commissione esamini se le disposizioni adottate a norma dell'articolo 28 quater, paragrafo 2, debbano essere rivedute. L'articolo 28 ter, paragrafo 3, della direttiva ETS prevede che la Commissione corredi la relazione con *"una proposta, se del caso, per la modifica, la soppressione, la proroga o la sostituzione"* delle deroghe di cui all'articolo 28 bis (che limitano l'ambito di applicazione dell'EU ETS ai voli all'interno del SEE dal 2017 al 2023), che sia *"coerente con l'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 in tutti i settori economici, allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione"*.

La relazione è inclusa nella valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta e si basa sullo studio *"Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive"*<sup>7</sup>.

A norma dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 2, della direttiva ETS la Commissione deve *"realizza[re] uno studio sulla capacità del settore del trasporto aereo di trasferire i costi della CO<sub>2</sub> ai suoi clienti, con riferimento all'EU ETS e alla misura mondiale basata sul mercato sviluppata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ("ICAO"), [...] effettuando un raffronto con il settore industriale e quello dell'elettricità, allo scopo di presentare una proposta volta ad aumentare la percentuale di quote messe all'asta conformemente al riesame di cui all'articolo 28 ter, paragrafo 2"*.

Lo studio è incluso nella valutazione d'impatto sulla revisione del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE per quanto riguarda il trasporto aereo, e si basa sulla relazione *"Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive"*.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

I portatori di interessi sono stati consultati sulla valutazione d'impatto iniziale tra il 3 luglio 2020 e il 28 agosto 2020. Complessivamente 54 entità hanno presentato osservazioni. Tra i partecipanti alla consultazione, gli Stati membri dell'UE sono a favore della coesistenza dell'EU ETS e CORSIA; i paesi non UE hanno espresso preoccupazione per la sovrapposizione tra l'EU ETS e CORSIA, l'attuazione parziale di CORSIA, il trattamento dei vettori non UE e l'esclusività di CORSIA. Per quanto concerne le opzioni di attuazione di CORSIA, la grande maggioranza delle ONG si è espressa a favore di un EU ETS applicabile a

---

<sup>7</sup> SWD [collegamento da inserire al momento dell'adozione].

tutti i voli, di opzioni che mantengono almeno l'ambito attuale o di opzioni ibride intermedie. Esse sono anche favorevoli alla vendita all'asta integrale immediata.

La maggior parte delle associazioni di imprese e delle singole imprese privilegia l'opzione che prevede solo il CORSIA. Per quanto riguarda la vendita all'asta, la maggior parte delle associazioni di imprese e delle singole imprese si è espressa a favore dello *status quo* o di una lenta riduzione, nonché dell'utilizzo dei proventi a favore del settore del trasporto aereo. I cittadini dell'UE che hanno risposto si sono espressi a favore di una maggiore ambizione climatica da parte del settore.

La consultazione pubblica aperta dei portatori di interessi si è svolta tra il 1° ottobre 2020 e il 14 gennaio 2021 ed ha registrato complessivamente 81 risposte. Nel contesto della consultazione pubblica, il 91 % dei partecipanti concorda sul fatto che il settore del trasporto aereo debba contribuire maggiormente alle azioni per il clima. L'88 % dei partecipanti alla consultazione ritiene che, per far fronte alle emissioni del trasporto aereo coerentemente con gli obiettivi climatici, delle misure basate sul mercato possano risultare efficaci. Secondo l'82 % le misure basate sul mercato dovrebbero essere accompagnate da altre politiche, ad esempio il sostegno a tecnologie innovative, migliorie operative, tassazione, e produzione e uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Per quanto concerne le opzioni di attuazione di CORSIA, le opinioni differivano tra i gruppi di portatori di interessi e all'interno di essi. Per le associazioni di imprese, le opzioni preferibili sono l'uso di CORSIA da solo o combinato ("MIX"), con il 33 % delle risposte per ciascuna opzione. Le opzioni meno gradite sono un ETS applicabile a tutti i voli e l'opzione "combinazione bis" ("MIX BIS"), con il 33 % delle risposte per ciascuna. Per quanto riguarda le autorità pubbliche, l'opzione che prevede l'uso di CORSIA da solo è appoggiata dal 30 % e scartata dal 40 % di esse. Quanto alle ONG, l'89 % predilige l'opzione dell'EU ETS applicabile a tutti i voli, e il 44 % mette all'ultimo posto l'uso di CORSIA da solo.

Per quanto concerne l'aumento della percentuale di quote del trasporto aereo da mettere all'asta, la maggior parte dei portatori di interessi si è espressa a favore di un'eliminazione immediata, mentre il mantenimento dello *status quo* è risultata essere l'opzione meno preferita. I punti di vista dei partecipanti sono risultati essere nettamente divisi tra le opzioni di aumento della parte di quote da mettere all'asta. Il 53 % delle associazioni di imprese si è espressa a favore dello *status quo* e ha individuato nell'eliminazione immediata l'opzione meno preferita (74 %). Il 56 % delle ONG si è espressa a favore dell'eliminazione immediata, mentre il 63 % ha indicato lo *status quo* come l'opzione meno preferita. Il 60 % delle autorità pubbliche si è espresso a favore di una eliminazione graduale e lenta dell'assegnazione gratuita.

La grande maggioranza dei portatori di interessi è del parere che l'aumento della vendita all'asta di quote potrebbe far aumentare il costo dei voli, sebbene la maggior parte ritenga anche che questa misura contribuirebbe a mitigare i cambiamenti climatici.

#### • **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto ha analizzato le varie opzioni attraverso le quali una revisione delle disposizioni sul trasporto aereo dell'EU ETS potrebbe contribuire in maniera efficace ed efficiente al conseguimento dell'obiettivo aggiornato nell'ambito dell'ampio pacchetto di politiche "Pronti per il 55 %". La valutazione d'impatto analizza diverse opzioni per l'attuazione di CORSIA attraverso l'EU ETS e per l'aumento della parte di quote da mettere all'asta.

Le opzioni per l'attuazione di CORSIA differiscono nella misura in cui la copertura attuale dell'EU ETS sia mantenuta, ridotta o estesa. Dal confronto tra le opzioni emerge che mentre

gli incentivi di prezzo dell'ETS sono ordini di grandezza più significativi rispetto al prezzo delle compensazioni di qualità di CORSIA, l'impatto ambientale complessivo a livello globale di tutte le opzioni politiche è limitato a causa del ristretto ambito di applicazione geografico dell'EU ETS. Tuttavia si registrano differenze significative tra le opzioni per quanto riguarda il contributo all'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'UE. Si rilevano altresì differenze notevoli in termini di proventi derivanti dalle diverse combinazioni di opzioni politiche, dato che CORSIA, per sua natura, non genera alcuna entrata pubblica dalle compagnie aeree. L'opzione prescelta prevede il mantenimento dell'attuale campo d'applicazione dell'EU ETS (voli all'interno del SEE, compresi i voli in partenza per la Svizzera e per il Regno Unito) nonché l'introduzione di disposizioni adeguate relative a CORSIA per i voli che attualmente non sono coperti dall'EU ETS (voli per/da paesi terzi e voli tra due paesi terzi effettuati da compagnie aeree stabilite nell'UE).

Le opzioni per l'aumento della percentuale di quote del trasporto aereo messe all'asta differiscono per il ritmo dell'aumento. Dal confronto delle opzioni analizzate emergono ottimi motivi per passare alla vendita all'asta della totalità delle quote a decorrere dalla data di entrata in vigore della legislazione riveduta. Le quote di emissione gratuite sono state assegnate in particolare per affrontare i potenziali effetti negativi sulla competitività e il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, ma ciò non toglie che costituiscano una deroga al principio "chi inquina paga". L'analisi suggerisce l'esistenza di un basso rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio se si aumenta la parte di quote da mettere all'asta. Passare alla vendita all'asta integrale implica la stabilizzazione del massimale per il trasporto aereo ai livelli attuali, dato che la parte messa all'asta è attualmente calcolata sulla base di una percentuale fissa delle quote assegnate gratuitamente. Ciò manterrebbe l'attuale livello di integrità ambientale per il massimale del trasporto aereo, e il massimale sarebbe soggetto al fattore di riduzione lineare, come già imposto dai legislatori e come è il caso per tutti gli altri operatori nell'EU ETS. L'eliminazione dell'assegnazione gratuita nell'EU ETS rafforzerebbe l'integrità ambientale del sistema. L'opzione prescelta prevede un aumento della vendita all'asta a decorrere dall'entrata in vigore della modifica.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. In particolare contribuisce a promuovere l'obiettivo di un livello elevato di tutela ambientale secondo il principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nel contesto dell'ETS vigente, la maggior parte dei proventi derivanti dalla vendita all'asta spetta agli Stati membri, di conseguenza vi sono ripercussioni positive sui bilanci nazionali. Gli adeguamenti del quadro di bilancio dell'UE saranno presentati dalla Commissione nel contesto del prossimo pacchetto di risorse proprie, compresa una proposta di modifica del quadro finanziario pluriennale.

Per la copertura esistente dell'EU ETS, non si rilevano impatti amministrativi aggiuntivi sulle amministrazioni nazionali. Gli impatti dell'attuazione di CORSIA dovrebbero essere limitati utilizzando le medesime infrastrutture.

Le scelte in materia di appalti e sviluppo delle infrastrutture informatiche saranno soggette all'approvazione preventiva del comitato per le tecnologie dell'informazione e la cibersicurezza della Commissione europea.

## 5. ALTRI ELEMENTI

### • **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 3 quater, paragrafi da 1 a 3, è modificato per consolidare la quantità totale di quote per il trasporto aereo a livello di assegnazione/vendite all'asta per i voli intraeuropei e i voli in partenza da aeroporti del SEE verso la Svizzera e il Regno Unito. L'assegnazione per l'anno 2024 sarà basata sull'assegnazione totale agli operatori aerei attivi nel 2023, ridotta del fattore di riduzione lineare come specificato nella direttiva ETS. L'assegnazione è aumentata del livello di assegnazione che sarebbe stato effettuato se le rotte tra le regioni ultraperiferiche e altri Stati diversi dallo Stato membro in cui si trova la regione ultraperiferica fossero state coperte dall'ETS nel 2023. La deroga temporanea dal rispetto degli obblighi dell'EU ETS per tali rotte scade il 31 dicembre 2023. Il massimale aumentato deve essere ridotto del fattore di riduzione lineare come specificato nella direttiva ETS.

Si propone una deroga limitata nel tempo dal rispetto dell'EU ETS per le emissioni dei voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro.

L'articolo 3 quinquies, paragrafo 1, è sostituito per stabilire un aumento delle vendite all'asta delle quote per il trasporto aereo a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della modifica. La modifica prevede la transizione alla vendita all'asta integrale a decorrere dal 2027.

L'articolo 3 quinquies, paragrafo 2, è soppresso in quanto obsoleto.

L'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, prima frase, è modificato in maniera da riflettere il fatto che gli atti delegati da adottare per integrare la presente direttiva concernenti le modalità dettagliate per la vendita all'asta da parte degli Stati membri delle quote del trasporto aereo dovrebbero comprendere le modalità per il trasferimento di una quota dei proventi al bilancio dell'Unione.

L'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, è sostituito per riflettere una raccomandazione più forte affinché gli Stati membri utilizzino i proventi derivanti dalla vendita all'asta dell'ETS per affrontare i cambiamenti climatici e affinché una parte di tali proventi sia assegnata al bilancio dell'Unione ai sensi della decisione (UE, Euratom) 2020/2053 sul sistema delle risorse proprie.

Gli articoli 3 sexies e 3 septies sono soppressi in quanto le norme di assegnazione gratuita ad operatori aerei non sono più necessarie dopo la transizione alla vendita all'asta integrale.

All'articolo 11 bis, i paragrafi da 1 a 4 sono sostituiti per prevedere che le compagnie aeree stabilite nell'UE utilizzino adeguati crediti internazionali per la conformità per i voli da o verso paesi terzi che applicano il CORSIA. Per assicurare che l'attuazione del CORSIA dell'UE sostenga gli obiettivi dell'accordo di Parigi e fornisca incentivi a favore di un'ampia partecipazione a tale regime, devono essere soddisfatte le seguenti condizioni: i crediti di conformità vengono originati da Stati che sono parti dell'accordo di Parigi e che partecipano a CORSIA, e si evita il doppio conteggio dei crediti.

Un nuovo paragrafo 8 è aggiunto all'articolo 11 bis, che conferisce alla Commissione la facoltà di adottare un atto di esecuzione che specifichi i crediti che sono stati considerati accettabili dal Consiglio ICAO da utilizzare per la conformità del CORSIA.

Un nuovo paragrafo 6 è aggiunto all'articolo 12, attuando il CORSIA per le compagnie dell'UE per i voli verso, da e al di fuori dello Spazio economico europeo, nonché verso, da e al di fuori di Svizzera e Regno Unito. Gli obblighi di restituzione delle compagnie aeree per tali voli sono diminuiti dall'ammontare integrale delle emissioni alla loro quota di emissioni collettive del trasporto aereo come da scenario di base del CORSIA.

All'articolo 25 bis sono aggiunti i nuovi paragrafi da 3 a 9.

La Commissione ha la facoltà di adottare e mantenere aggiornato un atto di esecuzione che elenca gli Stati (diversi da quelli del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito) che sono considerati applicare il CORSIA ai fini del diritto dell'Unione.

La verifica della conformità di CORSIA delle compagnie aeree non stabilite nell'UE è destinata a spettare esclusivamente al paese d'origine di tali compagnie aeree. Di conseguenza attuare il CORSIA per i voli extraeuropei significa esentare le compagnie aeree non europee dagli obblighi dell'EU ETS per i voli tra l'Europa e i paesi terzi che stanno attuando il CORSIA.

Al fine di garantire la parità di trattamento sulle rotte, i voli verso e da i paesi che non attuano il CORSIA sarebbero esenti dagli obblighi dell'EU ETS o di CORSIA.

I voli verso e da la maggior parte dei paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo che non attuano il CORSIA sarebbero esentati dagli obblighi dell'EU ETS o di CORSIA senza una data finale per tale esenzione.

La Commissione dovrebbe avere la facoltà di adottare un atto di esecuzione che esoneri le compagnie aeree stabilite nell'UE dalle prescrizioni in materia di restituzione per quanto riguarda le emissioni generate dai voli quando si verifica una significativa distorsione della concorrenza a scapito delle compagnie aeree stabilite nell'UE a causa di un'attuazione o applicazione meno rigorosa del CORSIA nel paese terzo. La distorsione della concorrenza potrebbe essere causata da un approccio meno rigoroso ai crediti di compensazione ammissibili o alle disposizioni sul doppio conteggio.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup> ha istituito un sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra nell'Unione al fine di promuovere la riduzione di dette emissioni secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica. Le attività di trasporto aereo sono state incluse nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE dalla direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup>.
- (2) L'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è entrato in vigore nel novembre 2016<sup>5</sup>. Le parti dell'accordo di Parigi hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire l'azione volta a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi tutti i settori

---

<sup>1</sup> GU C del , pag. .

<sup>2</sup> GU C del , pag. .

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

dell'economia devono contribuire alla riduzione delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.

- (3) Il 27 giugno 2018, alla decima riunione della sua 214<sup>a</sup> sessione, il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha adottato la 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, *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) (allegato 16, volume IV, della convenzione di Chicago). L'Unione e i suoi Stati membri continuano a sostenere il regime CORSIA e si sono impegnati ad attuarlo sin dall'inizio della fase pilota 2021-2023<sup>6</sup>.
- (4) In linea con la decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio<sup>7</sup>, gli Stati membri hanno notificato al segretariato dell'ICAO le differenze tra CORSIA e l'EU ETS. L'obiettivo era preservare l'acquis dell'Unione e il futuro spazio politico, nonché il livello di ambizione dell'Unione in materia di clima e il ruolo esclusivo del Parlamento europeo e del Consiglio nel decidere il contenuto della legislazione dell'Unione. Dopo l'adozione della presente modifica della direttiva 2003/87/CE, è opportuno aggiornare la notifica al segretariato dell'ICAO delle differenze tra CORSIA e EU ETS per tener conto delle revisioni effettuate del diritto dell'Unione.
- (5) Le sfide di natura climatica e ambientale e gli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione sul Green Deal europeo adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019<sup>8</sup>.
- (6) Nell'impegno aggiornato di riduzione determinato a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri, presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre entro il 2030 le sue emissioni nette di gas a effetto serra in tutti i settori economici di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990<sup>9</sup>.
- (7) L'Unione ha sancito nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050<sup>10</sup>. Tale regolamento stabilisce inoltre l'impegno vincolante per l'Unione di ridurre internamente entro il 2030 le emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.

---

<sup>6</sup> Decisione (UE) 2020/954 del Consiglio, del 25 giugno 2020, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) riguardo alla notifica della partecipazione volontaria al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) a decorrere dal 1° gennaio 2021 e dell'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023 (GU L 212 del 3.7.2020, pag. 14).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>9</sup>

[https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU\\_NDC\\_Submission\\_December%202020.pdf](https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf)

<sup>10</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica (Normativa europea sul clima) (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

- (8) La presente modifica della direttiva 2003/87/CE è intesa ad attuare, per il settore del trasporto aereo, i contributi dell'Unione nell'ambito dell'accordo di Parigi e del quadro normativo volto a conseguire entro il 2030 l'obiettivo vincolante dell'Unione di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119.
- (9) Il trasporto aereo dovrebbe contribuire agli sforzi di riduzione delle emissioni necessari per realizzare l'obiettivo climatico dell'Unione a orizzonte 2030. Pertanto, la quantità totale di quote per il trasporto aereo dovrebbe essere consolidata e soggetta al fattore di riduzione lineare.
- (10) Per realizzare l'obiettivo climatico divenuto più ambizioso sarà necessario destinare quante più risorse possibili alla transizione climatica. Tutti i proventi delle aste che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione dovrebbero perciò essere utilizzati per finalità legate al clima.
- (11) A norma dell'articolo 28 ter, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE, l'Unione deve valutare il sistema CORSIA dell'ICAO e attuarlo, se del caso, in modo che sia coerente con il proprio impegno di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 in tutti i settori economici.
- (12) La quantità totale di quote per il trasporto aereo dovrebbe essere consolidata al livello dell'assegnazione ai voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE e in arrivo in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito. L'assegnazione per il 2024 dovrebbe basarsi sull'assegnazione totale agli operatori aerei attivi nel 2023, ridotta del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE. Il livello dell'assegnazione dovrebbe essere aumentato per tenere conto delle rotte che non erano coperte dall'EU ETS nel 2023 ma che lo sono a partire dal 2024.
- (13) L'aumento delle vendite all'asta a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica della direttiva 2003/87/CE dovrebbe costituire la regola per l'assegnazione delle quote nel settore del trasporto aereo, tenendo conto della capacità del settore di trasferire l'aumento del costo del CO<sub>2</sub>.
- (14) La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere modificata anche per quanto riguarda le unità accettabili a fini di conformità, onde tenere conto dei criteri di ammissibilità delle unità adottati nel marzo 2019 dal Consiglio dell'ICAO nella sua 216<sup>a</sup> sessione, quale elemento essenziale di CORSIA. Le compagnie aeree con sede nell'Unione dovrebbero poter utilizzare i crediti internazionali a fini di conformità per i voli da o verso i paesi terzi che si ritiene partecipino a CORSIA. Per garantire che nell'Unione CORSIA sia attuato in modo da incentivarne l'adesione e sostenere gli obiettivi dell'accordo di Parigi, i crediti dovrebbero avere origine in Stati che partecipano a CORSIA e che sono parti dell'accordo di Parigi, e non dovrebbero essere conteggiati due volte.
- (15) Al fine di garantire condizioni uniformi d'uso dei crediti internazionali in conformità dell'articolo 11 bis della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare un elenco dei crediti che sono stati ritenuti accettabili dal Consiglio dell'ICAO ai fini della conformità nell'ambito di CORSIA e che soddisfano le condizioni di ammissibilità di cui sopra. È altresì

opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>.

- (16) Per poter introdurre le necessarie disposizioni per l'autorizzazione in capo alle parti partecipanti, adeguare tempestivamente la comunicazione delle emissioni di origine antropica per fonti e degli assorbimenti per pozzi coperti dai contributi determinati a livello nazionale delle parti partecipanti, nonché evitare il doppio conteggio e un aumento netto delle emissioni globali, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire disposizioni dettagliate a tali fini. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>.
- (17) Per quanto riguarda l'applicazione di CORSIA ai voli diversi dai voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE e in arrivo in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito, gli obblighi di restituzione dovrebbero essere ridotti per gli operatori aerei con sede nell'Unione che effettuano tali voli. Gli operatori aerei per questi voli dovrebbero essere tenuti a restituire solo la quota da essi rappresentata nelle emissioni collettive del trasporto aereo internazionale al di sopra dei livelli collettivi del 2019, per quanto riguarda le emissioni nel periodo 2021-2023, e al di sopra dei livelli collettivi 2019-2020 per gli anni successivi di applicazione di CORSIA.
- (18) Al fine di stilare secondo condizioni uniformi l'elenco dei paesi che si ritiene applichino CORSIA ai fini della direttiva 2003/87/CE a norma dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, di tale direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare e tenere l'elenco dei paesi diversi da quelli del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene partecipino a CORSIA ai fini del diritto dell'Unione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (19) Poiché l'attuazione di CORSIA e la garanzia del suo rispetto da parte dagli operatori aerei con sede fuori dell'Unione sono a discrezione esclusiva del paese di origine degli operatori aerei, attuare CORSIA per i voli diversi da quelli che partono da un aerodromo situato nel SEE e arrivano in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito significa esentare gli operatori aerei con sede fuori dell'Unione dagli obblighi dell'EU ETS per tali voli.
- (20) Al fine di assicurare la parità di trattamento sulle rotte, i voli da e per i paesi che non attuano il sistema CORSIA dovrebbero essere esentati dagli obblighi dell'EU ETS o di CORSIA. Per incentivare la piena attuazione di CORSIA a partire dal 2027, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo alle emissioni fino al 31 dicembre 2026.
- (21) I voli da e per i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo, quali definiti dalle Nazioni Unite, che non attuano CORSIA, tranne gli Stati con PIL pro capite pari o superiore alla media dell'Unione, dovrebbero essere esentati sine die dagli obblighi dell'EU ETS o di CORSIA.

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>12</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (22) Al fine di esentare secondo condizioni uniformi gli operatori aerei dagli obblighi di restituzione di cui all'articolo 12, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda le emissioni dei voli da e per i paesi che attuano CORSIA in modo meno rigoroso nel diritto interno o che non applicano le disposizioni di CORSIA allo stesso modo a tutti gli operatori aerei a norma dell'articolo 25 bis, paragrafo 7, di tale direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per esentare le compagnie aeree con sede nell'Unione dagli obblighi di restituzione afferenti alle emissioni dei voli in caso di distorsione significativa della concorrenza a danno delle compagnie aeree con sede nell'Unione a causa di un minor rigore nell'applicare o far rispettare CORSIA nel paese terzo. La distorsione della concorrenza potrebbe essere causata da un approccio meno rigoroso ai crediti di compensazione ammissibili o alle disposizioni in materia di doppio conteggio. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (23) Al fine di instaurare, secondo condizioni uniformi, la parità di trattamento sulle rotte tra due paesi che applicano CORSIA, se tali paesi consentono agli operatori aerei di utilizzare unità diverse da quelle figuranti nell'elenco adottato a norma dell'articolo 11 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE, in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 8, di tale direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per consentire agli operatori aerei con sede in uno Stato membro di utilizzare tipi di unità supplementari rispetto all'elenco adottato a norma dell'articolo 11 bis, paragrafo 8, o di non essere vincolati alle condizioni di cui all'articolo 11 bis, paragrafi 2 e 3. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (24) Al fine di assicurare parità di trattamento sulle rotte tra due paesi terzi che attuano CORSIA, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato riguardo all'accettazione di altri crediti su tali rotte. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che le svolga nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>13</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (25) È opportuno considerare con particolare attenzione la promozione dell'accessibilità per le regioni ultraperiferiche dell'Unione. Si dovrebbe pertanto prevedere una deroga all'EU ETS per le emissioni dei voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro.
- (26) Per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo e favorire la competitività dell'industria europea è importante adottare un approccio globale all'innovazione. Ciò è particolarmente importante per settori difficili da decarbonizzare, come il trasporto aereo e marittimo, in cui occorre combinare miglioramenti operativi, combustibili alternativi climaticamente neutri e soluzioni tecnologiche. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non

---

<sup>13</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

ostacolino le innovazioni e siano tecnologicamente neutre. A livello dell'UE i necessari sforzi di ricerca e innovazione sono sostenuti anche attraverso il programma quadro Orizzonte Europa, che include finanziamenti importanti e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'ETS.

(27) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1*

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

(1) l'articolo 3 quater è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è soppresso,

(b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 5, 6 e 7:

"5. La Commissione determina la quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei per l'anno 2024 sulla base dell'assegnazione totale di quote agli operatori aerei che nel 2023 svolgevano attività di trasporto aereo di cui all'allegato I, ridotta del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, e pubblica tale quantità nonché la quantità di quote che sarebbero state assegnate a titolo gratuito nel 2024 se le norme per l'assegnazione gratuita non fossero state aggiornate.

6. Per quanto riguarda i voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE che arrivano in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito e che non rientravano nell'EU ETS nel 2023, la quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei, ridotta del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, deve essere aumentata dei livelli di assegnazione, comprese l'assegnazione gratuita e la vendita all'asta, che sarebbero risultati se i voli fossero rientrati nell'EU ETS in quell'anno.

7. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, all'articolo 14, paragrafo 3, e all'articolo 16, gli Stati membri considerano soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e non adottano alcuna misura nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda le emissioni prodotte fino al 2030 dai voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro fuori della regione ultraperiferica.";

(2) l'articolo 3 quinquies così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Nel 2024 è messo all'asta il 25 % della quantità di quote che sarebbe stata assegnata gratuitamente, pubblicata a norma dell'articolo 3 quater.";

(b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 1 bis, 1 ter, 1 quater e 1 quinquies:

"1 bis. Nel 2025 è messo all'asta il 50 % della quantità di quote che sarebbe stata assegnata gratuitamente in detto anno, calcolata a partire dalla quantità pubblicata a norma dell'articolo 3 quater.

1 ter. Nel 2026 è messo all'asta il 75 % della quantità di quote che sarebbe stata assegnata gratuitamente in detto anno, calcolata a partire dalla quantità pubblicata a norma dell'articolo 3 quater.

1 quater. A decorrere dal 1° gennaio 2027 è messa all'asta l'intera quantità di quote che sarebbero state assegnate gratuitamente in detto anno.

1 quinquies. Le quote a titolo gratuito sono assegnate agli operatori aerei in proporzione alle rispettive percentuali di emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate nel 2023. Tale calcolo tiene conto anche delle emissioni verificate prodotte dalle attività di trasporto aereo comunicate per i voli che rientrano nell'EU ETS solo a decorrere dal 1° gennaio 2023.";

(c) il paragrafo 2 è soppresso,

(d) la prima frase del paragrafo 3 è sostituita dalla seguente:

"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo alle disposizioni precise per la messa all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote del trasporto aereo conformemente ai paragrafi 1, 1 bis, 1 ter, 1 quater e 1 quinquies, del presente articolo, ivi comprese le modalità di trasferimento al bilancio generale dell'Unione di una percentuale dei proventi di tali aste.";

(e) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

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

(4) all'articolo 6, paragrafo 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) obbligo di restituire quote di emissioni pari alle emissioni complessivamente rilasciate dall'impianto durante ciascun anno civile, verificate a norma dell'articolo 15, entro quattro mesi dalla fine dell'anno.";

(5) l'articolo 11 bis è così modificato:

(a) i paragrafi da 1 a 3 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Fatti salvi i paragrafi 2 e 3, gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, possono utilizzare le seguenti unità per ottemperare ai loro obblighi di cui all'articolo 12 per quanto riguarda le emissioni prodotte dai voli da e per i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3:

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

(b) i crediti che sono autorizzati dalle parti partecipanti ai programmi di rilascio di crediti e che sono stati considerati ammissibili dal Consiglio dell'ICAO quali definiti nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 8;

- (c) i crediti che sono autorizzati dagli accordi delle parti in applicazione del paragrafo 5;
- (d) i crediti rilasciati per progetti a livello dell'Unione a norma dell'articolo 24 bis.

2. Le unità di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), possono essere utilizzate se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- (a) hanno origine in un paese che al momento dell'uso è parte dell'accordo di Parigi;
- (b) hanno origine in un paese elencato nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, in quanto partecipante al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSA, *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Questa condizione non si applica alle emissioni prima del 2027, né ai paesi meno sviluppati né ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, ad eccezione dei paesi il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione.

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

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

- (a) il paragrafo 4 è soppresso,
- (b) è aggiunto il seguente paragrafo 8:

"8. La Commissione adotta un atto di esecuzione che elenca i crediti che sono stati considerati ammissibili dal Consiglio dell'ICAO e che soddisfano le condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3. La Commissione modifica l'elenco secondo il caso. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

(6) l'articolo 12 è così modificato:

- (a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto delegato di cui al paragrafo 7, gli Stati membri calcolano ogni anno la compensazione per l'anno civile precedente ai sensi delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale, ma non la calcolano per i voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE che arrivano in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito, ed entro il 30 novembre di ogni anno comunicano il livello della compensazione agli operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

- (a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro;
- (b) producono emissioni annue di CO<sub>2</sub> superiori a 10 000 tonnellate generate da aeromobili con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg che effettuano voli di cui all'allegato I, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro (comprese le regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro), a decorrere dal 1° gennaio 2019.

Ai fini del primo comma, lettera b), non si tiene conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei seguenti tipi di voli:

- i) voli di Stato;
- ii) voli umanitari;
- iii) voli per servizi medici;
- iv) voli militari;
- v) voli per attività antincendio.";

- (b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 7 e 8:

"7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva definendo la metodologia di calcolo delle responsabilità di compensazione in capo agli operatori aerei.

8. Per quanto riguarda i voli da, verso e tra i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o che sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, cancellano le unità di cui all'articolo 11 bis solo per quanto riguarda la quantità notificata dallo Stato membro per l'anno civile in questione. La cancellazione è effettuata entro il 31 gennaio 2025 per le emissioni del periodo 2021-2023, entro il 31 gennaio 2028 per le emissioni del periodo 2024-2026, entro il 31 gennaio 2031 per le emissioni del periodo 2027-2029, entro il 31 gennaio 2034 per le emissioni del periodo 2030-2032 ed entro il 31 gennaio 2037 per le emissioni del periodo 2033-2035.";

- (7) all'articolo 18 bis, paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) a decorrere dal 2024, almeno ogni due anni, aggiorna l'elenco al fine di inserirvi gli operatori aerei che successivamente hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I.";

- (8) l'articolo 23 è così modificato:

- (a) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, all'articolo 10, paragrafo 4, all'articolo 10 bis, paragrafi 1 e 8, all'articolo 10 ter, paragrafo 5, all'articolo 12, paragrafo 7, terzo comma, all'articolo 19, paragrafo 3, all'articolo 22, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 24 bis, paragrafo 1, all'articolo 25 bis, paragrafo 1, e all'articolo 28 quater è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dall'8 aprile 2018.

3. La delega di potere di cui all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, all'articolo 10, paragrafo 4, all'articolo 10 bis, paragrafi 1 e 8, all'articolo 10 ter, paragrafo 5,

all'articolo 12, paragrafo 7, terzo comma, all'articolo 19, paragrafo 3, all'articolo 22, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 24 bis, paragrafo 1, all'articolo 25 bis, paragrafo 1, e all'articolo 28 quater, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.";

(b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, dell'articolo 10, paragrafo 4, dell'articolo 10 bis, paragrafi 1 e 8, dell'articolo 10 ter, paragrafo 5, dell'articolo 12, paragrafo 6, terzo comma, dell'articolo 19, paragrafo 3, dell'articolo 22, dell'articolo 24, paragrafo 3, dell'articolo 24 bis, paragrafo 1, dell'articolo 25 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 28 quater, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

(9) all'articolo 25 bis sono aggiunti i seguenti paragrafi da 3 a 9:

"3. La Commissione adotta un atto di esecuzione recante l'elenco dei paesi diversi dai paesi del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito che si ritiene applichino CORSIA ai fini della presente direttiva, con l'anno 2019 come base di riferimento per il periodo 2021-2023, e con il periodo 2019-2020 come base di riferimento per ogni anno successivo. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

4. Gli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno dei paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3 o che sono registrati in uno di essi non sono tenuti a cancellare le unità relative alle emissioni dei voli da o verso i paesi ivi elencati.

5. Gli operatori aerei non sono tenuti a cancellare le unità relative alle emissioni prodotte fino al 31 dicembre 2026 dai voli tra il SEE e i paesi non elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3, diversi dai voli verso la Svizzera e il Regno Unito.

6. Gli operatori aerei non sono tenuti a cancellare le unità relative alle emissioni dei voli da e per i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, diversi da quelli elencati nell'atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 3.

7. Se accerta l'esistenza di una distorsione significativa della concorrenza a danno degli operatori aerei titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, la Commissione ha il potere di adottare atti di esecuzione per esentare tali operatori aerei dagli obblighi di restituzione di cui all'articolo 12, paragrafo 8, per quanto riguarda le emissioni dei voli da e verso i paesi in causa. Le ragioni della distorsione della concorrenza possono risiedere nel fatto che i paesi terzi attuano le disposizioni di CORSIA in modo meno rigoroso nel proprio diritto interno o non le applicano allo stesso modo a tutti gli operatori aerei.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

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

- (10) nella tabella dell'allegato I, voce "Trasporto aereo", nella colonna "Attività" dopo il primo comma è inserito il testo seguente:

"Voli tra aerodromi situati in due paesi che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, effettuati da operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

- (a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro;
- (b) producono emissioni annue di CO<sub>2</sub> superiori a 10 000 tonnellate generate da aeromobili con una massa massima certificata al decollo superiore a 5 700 kg che effettuano voli di cui all'allegato I, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro (comprese le regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro), a decorrere dal 1° gennaio 2019. Ai fini della presente lettera, non si tiene conto delle emissioni prodotte dai seguenti tipi di voli: i) voli di Stato; ii) voli umanitari; iii) voli per servizi medici; iv) voli militari; v) voli per attività antincendio.";

#### *Articolo 2*

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

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

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

#### *Articolo 3*

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

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo  
Il presidente*

*Per il Consiglio  
Il presidente*