

Bruxelles, 25 giugno 2022
(OR. fr, en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0207(COD)**

**10509/22
ADD 2**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966**

NOTA

Origine:	Presidenza
Destinatario:	Consiglio
n. doc. Comm.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Oggetto:	Pacchetto "Pronti per il 55 %" 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 – Orientamento generale

In vista del Consiglio "Ambiente" del 28 giugno 2022, si allega per le delegazioni il testo di compromesso della presidenza sul tema in oggetto.

**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 mercato¹**

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 europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ Le modifiche rispetto al precedente compromesso della presidenza sono indicate in **grassetto sottolineato**, le soppressioni sono indicate con [...]. Le modifiche apportate in precedenza sono sottolineate.

² GU C del [...], pag.[...].

³ GU C del [...], pag.[...].

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ 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.⁵
- (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 2016⁶. 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 dell'economia devono contribuire alla riduzione delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.
- (3) Il 27 giugno 2018, alla decima riunione della sua 214^a sessione, il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha adottato la prima edizione 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 2021-2023⁷.

⁴ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

⁵ 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).

⁶ Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

⁷ 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).

- (4) In linea con la decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio⁸, 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 mediante una seconda notifica delle differenze in linea con il diritto dell'Unione 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 2019⁹.
- (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 1990¹⁰.
- (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 2050¹¹. 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.

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 COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ 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 CO₂. Si dovrebbero attuare l'eliminazione graduale dell'assegnazione gratuita dal 2024 al 2026 e la vendita all'asta integrale a partire dal 2027.

(13 bis) La transizione dall'uso di combustibili fossili all'uso crescente di carburanti sostenibili per il trasporto aereo contribuirebbe al conseguimento della decarbonizzazione del trasporto aereo. Tuttavia, considerati l'elevato livello di concorrenza tra gli operatori aerei, lo sviluppo del mercato dell'UE dei carburanti sostenibili per il trasporto aereo e il notevole differenziale di prezzo tra il cherosene fossile e i combustibili alternativi, tale transizione dovrebbe essere sostenuta da una combinazione di politiche sul versante dell'offerta, come il [regolamento ReFuelEU Aviation], e sul versante della domanda, incentivando i soggetti che agiscono per primi mediante un adeguato sostegno transitorio per colmare tali differenziali di prezzo. Pertanto, nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, le quote dovrebbero essere assegnate in modo analogo ai contratti per differenza, così da coprire parte del differenziale di prezzo rimanente tra il cherosene fossile e i combustibili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del [regolamento ReFuelEU Aviation]. Dette quote dovrebbero tenere conto del prezzo del carbonio promuovendo una maggiore riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, proporzionale alla quantità di combustibili utilizzati, come indicato nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione. A tal fine è opportuno riservare un massimo di 20 milioni di quote per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030. Tali quote dovrebbero provenire dalla riserva delle quote totali disponibili per il trasporto aereo ed essere utilizzate solo per i voli coperti dall'EU ETS e in modo non discriminatorio.

(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^a sessione, quale elemento essenziale di CORSIA. Le compagnie aeree con sede nell'Unione dovrebbero poter utilizzare [...] le unità 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, [...] le unità dovrebbero avere origine in Stati che partecipano a CORSIA e che sono parti dell'accordo di Parigi, e non dovrebbero essere conteggiate due volte.

- (15) Al fine di garantire condizioni uniformi d'uso [...] delle unità in conformità dell'articolo 11 bis della direttiva 2003/87/CE, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare un elenco [...] delle unità che sono state ritenute 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 Consiglio¹².
- (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 Consiglio¹³.

¹² 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).

¹³ 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).

- (17) [...] Il calcolo degli obblighi di compensazione per CORSIA per [...] gli operatori aerei con sede nell'Unione dovrebbe essere effettuato [...] sulla base delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate dell'ICAO in materia di tutela dell'ambiente per il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale, tenendo conto della non applicazione del regime CORSIA 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[...], in virtù del principio "clean cut". È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per adottare una metodologia di calcolo che tenga conto delle differenze tra tali norme internazionali e pratiche raccomandate e la direttiva 2003/87/CE. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (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 [...], gli operatori aerei con sede al di fuori dell'Unione non dovrebbero essere tenuti a cancellare unità per la conformità al regime CORSIA ai sensi della presente direttiva [...].

(19 bis) 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, [...] qualora un operatore aereo con sede fuori dell'Unione generi emissioni significative dovute a voli all'interno del SEE o in partenza da un aerodromo situato nel SEE verso la Svizzera o il Regno Unito, il paese in cui ha sede tale operatore aereo può notificare anche le differenze riguardanti l'applicazione del regime CORSIA in relazione ai voli intraeuropei. La direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere oggetto di un riesame alla luce degli sviluppi al riguardo.

(19 ter) Al fine di incentivare la partecipazione al regime CORSIA ed evitare la sovrapposizione degli strumenti CORSIA e EU ETS per gli stessi voli, gli operatori aerei non dovrebbero essere tenuti a restituire quote per le emissioni prodotte dai voli da o verso i paesi diversi dai paesi del SEE, dalla Svizzera e dal Regno Unito, che sono considerati partecipanti a CORSIA ai fini del diritto dell'Unione.

(20) Al fine di assicurare la parità di trattamento sulle rotte, i voli da e verso i paesi che non attuano il sistema CORSIA ai fini del diritto dell'Unione, diversi dai voli in partenza da un aerodromo situato nel SEE e in arrivo in un aerodromo situato nel SEE, in Svizzera o nel Regno Unito, dovrebbero essere esentati dagli obblighi di [...] restituzione delle quote o di cancellazione delle unità. Per incentivare la piena attuazione di CORSIA a partire dal 2027, l'esenzione per la restituzione delle quote dovrebbe applicarsi solo alle emissioni fino al 31 dicembre 2026.

(21) I voli da e verso i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo, quali definiti dalle Nazioni Unite, che non attuano CORSIA ai fini del diritto dell'Unione, tranne gli Stati con PIL pro capite pari o superiore alla media dell'Unione, dovrebbero essere esentati sine die dagli obblighi [...] di restituzione delle quote o di cancellazione delle unità.

- (22) Al fine di esentare secondo condizioni uniformi gli operatori aerei dagli obblighi di [...] compensazione di cui all'articolo 12, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda le emissioni dei voli da e verso 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 compensazione 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 [...] alle unità ammissibili o alle disposizioni in materia di doppio conteggio. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 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.
- (23 bis) Il fattore di emissione di kerosene per aeromobili (Jet A1 o Jet A) nell'ambito dell'EU ETS dovrebbe essere allineato al fattore di emissione per tale carburante stabilito nell'allegato 16, volume IV, della convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata il 7 dicembre 1944 (convenzione di Chicago). L'aumento del fattore di emissione di kerosene per aeromobili non comporta alcuna modifica dei livelli di assegnazione, in quanto le assegnazioni gratuite al trasporto aereo vengono sospese a favore della vendita all'asta per ottenere maggiori riduzioni delle emissioni.

- (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 altre unità [...] su tali rotte. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹⁴. 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, fino al 2030, una deroga temporanea all'EU ETS per le emissioni dei voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un aerodromo situato nello stesso Stato membro al di fuori di tale regione ultraperiferica, al fine di rispondere alle principali esigenze dei residenti in termini di occupazione, istruzione e altre opportunità. Per le stesse ragioni, tale deroga dovrebbe riguardare i voli tra aerodromi situati entrambi nella stessa regione ultraperiferica o in diverse regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro.
- (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 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.

¹⁴ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

(26 bis) Conformemente all'articolo 12, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE, modificata dalla decisione [XXX] [2021/0204 (COD)], l'articolo 12, paragrafi 6 e 7, di tale direttiva si applica fino al 31 dicembre 2024 o fino alla fine del periodo di recepimento della presente direttiva, se questa data è anteriore. Il termine per il recepimento della presente direttiva è il 31 dicembre 2023 e fino a tale data si applicherà pertanto l'articolo 12, paragrafi 6, 7 e 8, della direttiva 2003/87/CE nella versione precedente alle modifiche introdotte dalla presente direttiva.

(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, 5 bis, 5 ter, 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 [...] in base alle norme per l'assegnazione gratuita in vigore prima delle modifiche introdotte dalla [la presente direttiva di modifica].

5 bis. Un massimo di 20 milioni della quantità totale di quote di cui al paragrafo 5 per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030 è riservato agli operatori aerei, su base non discriminatoria, per il caricamento dei carburanti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del [regolamento ReFuelEU Aviation] per i voli soggetti agli obblighi di restituzione delle quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3. Tali quote sono assegnate allo stesso modo di un contratto per differenza per coprire parte del differenziale di prezzo tra il cherosene fossile, tenuto conto del prezzo del carbonio, e il prezzo dei carburanti in questione. Esse coprono il 70 % del differenziale di prezzo restante tra il cherosene fossile e i carburanti in questione. Se per un determinato anno la domanda di quote per il caricamento di tali carburanti è superiore alla disponibilità di quote, esse sono ridotte in modo uguale per tutti gli operatori aerei interessati.

5 ter. Ciascun operatore aereo può chiedere su base annua un'assegnazione di quote per i voli, dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030, per i quali le quote devono essere restituite sulla base del caricamento dei carburanti riferito per tali voli, conformemente all'uso dei carburanti comunicato a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione. Gli Stati membri assegnano quote agli operatori aerei in funzione della disponibilità di quote e conformemente all'atto di esecuzione di cui al terzo comma.

La Commissione pubblica annualmente nella Gazzetta ufficiale le informazioni sulla differenza di costo tra il cherosene fossile e i carburanti in questione.

La Commissione stabilisce, mediante atti delegati, le modalità dettagliate per il calcolo annuale della differenza di costo e per l'assegnazione di quote per il caricamento di carburanti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del [regolamento ReFuelEU sull'aviazione] e stabilisce le modalità dettagliate per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra risparmiate in funzione dell'uso dei carburanti comunicato a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, nonché le modalità per tenere conto del prezzo del carbonio nell'assegnazione.

A decorrere dal 1° gennaio 2028, la Commissione effettua una valutazione dell'applicazione del presente paragrafo e ne presenta tempestivamente i risultati in una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La relazione può, se del caso, essere accompagnata da una proposta legislativa volta a incentivare il caricamento dei carburanti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del [regolamento ReFuelEU Aviation] mediante strumenti diversi dall'assegnazione di quote a titolo gratuito, insieme al riesame da effettuare a norma dell'articolo 14 del [regolamento ReFuelEU Aviation].

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 rientrano 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 3, all'articolo 14, paragrafo 3, e all'articolo 16, gli Stati membri considerano soddisfatti i requisiti stabiliti in tali disposizioni e non adottano alcuna misura nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda le emissioni 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 [...], compreso un altro aerodromo situato in una regione ultraperiferica dello stesso Stato membro;

2) l'articolo 3 quinquies è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Negli anni dal 2024 al 2026 è messo all'asta il 15 % delle quote di cui all'articolo 3 quater, paragrafi 5 e 6, nonché una percentuale del restante 85 % delle quote che sarebbero state assegnate gratuitamente. Il resto delle quote è assegnato gratuitamente in tali anni. La percentuale di quote che sarebbero state assegnate gratuitamente messe all'asta aumenta, per i rispettivi anni, come indicato di seguito.

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

[...]

[...] 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.

[...] 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.

[...] A decorrere dal 1° gennaio 2027 è messa all'asta l'intera quantità di quote che sarebbero state assegnate gratuitamente in detto anno, ad eccezione della quantità di quote di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 5 bis.

b) è aggiunto il seguente paragrafo 1 bis [...]:

[...] 1 bis. 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 2024. Entro il 30 giugno dell'anno pertinente, le autorità competenti rilasciano le quote assegnate a titolo gratuito per tale anno.";

c) il paragrafo 2 è soppresso;

d) al paragrafo 3, la prima frase 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 [...] e 1 bis del presente articolo, ivi comprese le modalità della vendita all'asta rese necessarie [...] per il trasferimento al bilancio generale dell'Unione di una percentuale dei proventi di tali aste come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE";

d bis) al paragrafo 3, terza frase, i termini "Per il periodo di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 1, l'anno di riferimento è il 2010 e per ciascun periodo successivo di cui all'articolo 3 quater" sono sostituiti da "Per ciascun periodo di cui all'articolo 13.";

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 [...] dovrebbero utilizzare tali [...] proventi della vendita all'asta delle quote in conformità dell'articolo 10, paragrafo 3.";

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

[...] ¹⁵

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 cancellazione delle unità per quanto riguarda la quantità notificata di cui all'articolo 12 , paragrafo 8 [...].;

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;

¹⁵ La stessa proposta è contenuta anche nella direttiva generale di modifica, all'articolo 1, paragrafo 8, e giustificata nel considerando 25 di tale proposta. Poiché i due fascicoli procedono in parallelo, si suggerisce di apportare la modifica all'altra proposta solo se giustificata nei considerando.

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

- c) il paragrafo 4 è soppresso;
- d) è aggiunto il seguente paragrafo 8:

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

6) l'articolo 12 è così modificato:

- a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto di [...] esecuzione di cui al paragrafo 7, gli Stati membri calcolano ogni anno la compensazione per l'anno civile precedente 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, e i voli tra la Svizzera o il Regno Unito e i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, ed entro il 30 novembre di ogni anno ne informano gli operatori aerei.

Conformemente alla metodologia stabilita nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 7, gli Stati membri calcolano inoltre gli obblighi di compensazione finali totali per un determinato periodo di conformità a CORSIA e ne informano gli operatori aerei entro il 30 novembre dell'anno successivo all'ultimo anno del pertinente periodo di conformità a CORSIA.

Gli Stati membri comunicano il livello di 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 CO₂ 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 CO₂ dei seguenti tipi di voli:

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

b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 7 e 8:

"7. [...] Il calcolo delle responsabilità di compensazione [...] di cui al paragrafo 6 ai fini del [...] regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale istituito dall'ICAO è effettuato per i voli da, verso e tra i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, nonché per i voli tra la Svizzera o il Regno Unito e i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3.[...]

La Commissione adotta atti di esecuzione che specificano in modo più dettagliato la metodologia per il calcolo degli obblighi di compensazione applicabili agli operatori aerei. Tali atti di esecuzione si basano sulla metodologia di cui alle norme internazionali e pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale[...] citato al comma precedente. Dovrebbero tuttavia contenere i necessari adeguamenti alla metodologia per garantire la conformità con le disposizioni della presente direttiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il [1° maggio2024]. La Commissione garantisce che nessun operatore aereo di cui al paragrafo 6 del presente articolo sia soggetto a responsabilità di compensazione che vadano ad aggiungersi o si sovrappongano all'obbligo di restituire quote a norma della presente direttiva per gli stessi voli durante il periodo di conformità a CORSIA 2021-2023. "

8. [...] 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, conformemente al paragrafo 6, per il pertinente periodo di conformità a CORSIA [...]. 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) l'articolo 18 bis [...] è così modificato:

a) Al paragrafo 2, prima frase, i termini "periodo di cui all'articolo 3 quater" sono sostituiti da "periodo di cui all'articolo 13".

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

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

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 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 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 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 8:

"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 [...]. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.

4. Gli operatori aerei [...] non sono tenuti a restituire le quote di cui all'articolo 12, paragrafo 3, [...] relative alle emissioni dei voli da o verso i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione del paragrafo 3.

5. Gli operatori aerei non sono tenuti a restituire le quote di cui all'articolo 12, paragrafo 3, 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 restituire le quote di cui all'articolo 12, paragrafo 3, relative alle emissioni dei voli da e verso i paesi meno sviluppati e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo quali definiti dalle Nazioni Unite, diversi da quelli elencati nell'atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 3 e i paesi il cui PIL pro capite è pari o superiore alla media dell'Unione [...].

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 è titolare di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o è registrato in uno Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro, 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.

9 bis) All'articolo 28 bis, paragrafo 6, i termini "In deroga agli articoli 3 octies, 12, 15 e 18 bis" sono sostituiti da "In deroga agli articoli 12, 15 e 18 bis".

10) L'allegato I è così modificato:

a) nella tabella il secondo paragrafo della voce "Trasporto aereo", nella colonna "Attività"¹⁶, è sostituito dal seguente:

"Voli tra aerodromi situati in due paesi che figurano nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, e voli tra la Svizzera o il Regno Unito e i paesi elencati nell'atto di esecuzione adottato in applicazione dell'articolo 25 bis, paragrafo 3, e, ai fini dell'articolo 12, paragrafi 6 e 7, e dell'articolo 28 quater, qualsiasi altro volo tra aerodromi situati in due diversi paesi terzi effettuati da operatori aerei che soddisfano tutte le seguenti condizioni:

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

b) producono emissioni annue di CO₂ 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.";

b) Nella tabella, nella colonna "Attività" della voce "Aviazione", al punto i), il termine "30 000" è sostituito da "50 000";

¹⁶ Introdotta dalla decisione di notifica nella sua formulazione approvata dal Coreper nel documento 9366/22 — dipende dall'esito finale dei negoziati sul doc. 2021/0204 (COD).

10 bis) l'allegato I¹⁷bis è soppresso;

11) nell'allegato IV, parte B, alla fine del quinto comma è inserita la frase seguente:

"Il fattore di emissione per il kerosene per aeromobili (jet A1 o jet A) è pari a 3,16 (t CO₂/t carburante)."

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*.

¹⁷ Introdotta dalla decisione di notifica nella sua formulazione approvata dal Coreper nel documento 9366/22.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

La presidente

Per il Consiglio

Il presidente
