



**UNIONE EUROPEA**

**IL PARLAMENTO EUROPEO**

**IL CONSIGLIO**

**Strasburgo, 18 gennaio 2023  
(OR. en)**

**2021/0204 (COD)  
LEX 2213**

**PE-CONS 61/1/22  
REV 1**

**AVIATION 276  
ICAO 93  
RELEX 1500  
CLIMA 586  
CODEC 1705**

**DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA  
LA DIRETTIVA 2003/87/CE PER QUANTO RIGUARDA  
LA NOTIFICA AGLI OPERATORI AEREI BASATI NELL'UNIONE  
DELLA COMPENSAZIONE NELL'AMBITO DI UNA MISURA MONDIALE  
BASATA SUL MERCATO**

**DECISIONE (UE) 2023/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 18 gennaio 2023**

**che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica  
agli operatori aerei basati nell'Unione della compensazione  
nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 105 del 4.3.2022, pag. 140.

<sup>2</sup> GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

<sup>3</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 dicembre 2022 (non ancora pubblicata nella Gazzetta Ufficiale) e decisione del Consiglio del 19 dicembre 2022.

considerando quanto segue:

- (1) Il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA*) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organization – ICAO*) è operativo dal 2019 per quanto concerne il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni e si configura come misura basata sul mercato da applicarsi a livello mondiale intesa a compensare con determinati crediti, dal 1° gennaio 2021, le emissioni di anidride carbonica del trasporto aereo internazionale che superano un livello prestabilito.
- (2) L'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (*United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC*)<sup>1</sup>, è entrato in vigore nel novembre 2016. Le parti 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. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nel novembre 2021, del patto di Glasgow per il clima, in cui la conferenza delle parti ha riconosciuto che, con un aumento della temperatura di 1,5 °C invece che di 2 °C, gli effetti dei cambiamenti climatici sarebbero molto inferiori e ha deciso di proseguire l'azione volta a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.

---

<sup>1</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (3) Fatte salve le differenze tra la legislazione dell'Unione e le disposizioni della prima edizione dell'allegato 16, volume IV, della convenzione sull'aviazione civile internazionale – regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale, che istituisce le norme internazionali e le pratiche raccomandate in materia di tutela dell'ambiente per CORSIA ("SARP di CORSIA"), e che sono state notificate all'ICAO a seguito dell'adozione della decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio<sup>1</sup>, e fatte salve le modalità con cui il Parlamento europeo e il Consiglio modificano la legislazione dell'Unione, l'Unione intende attuare CORSIA tramite la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup>.

---

<sup>1</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>2</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 nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

- (4) Il regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione<sup>1</sup> è stato adottato al fine di attuare adeguatamente le norme di CORSIA per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo. La compensazione ai sensi delle SARP di CORSIA è calcolata sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub> verificate in conformità di tale regolamento delegato.
- (5) A causa della netta diminuzione delle emissioni del trasporto aereo nel 2020 in conseguenza della pandemia di COVID-19, il Consiglio dell'ICAO ha deciso, nella sua 220<sup>a</sup> sessione di giugno 2020, di utilizzare le emissioni del 2019 come base di riferimento per il calcolo della compensazione che gli operatori aerei devono attuare per il periodo 2021-2023. Tale decisione è stata approvata dalla 41<sup>a</sup> Assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2022.
- (6) Nel 2021 le emissioni del trasporto aereo non hanno superato i livelli collettivi del 2019. Il 31 ottobre 2022 l'ICAO ha stabilito che il fattore di crescita del settore per le emissioni del 2021 è pari a zero. Il fattore di crescita del settore è un parametro della metodologia CORSIA utilizzata per calcolare gli obblighi di compensazione annuali degli operatori. Per l'anno 2021 la compensazione aggiuntiva degli operatori aerei deve pertanto essere pari a zero.

---

<sup>1</sup> Regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione, del 18 luglio 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 250 del 30.9.2019, pag. 10).

- (7) Gli Stati membri dovrebbero attuare CORSIA notificando entro il 30 novembre 2022 agli operatori aerei che sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro e agli operatori aerei che sono registrati in uno Stato membro le compensazioni di tali operatori aerei per l'anno 2021.
- (8) Poiché gli obiettivi della presente decisione 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 decisione si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (9) È importante garantire certezza del diritto alle autorità nazionali e agli operatori aerei il prima possibile nel 2022 per quanto concerne la compensazione nell'ambito di CORSIA per l'anno 2021. Di conseguenza la presente decisione dovrebbe entrare in vigore senza ritardo.

- (10) Fatta salva l'adozione di una 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, la presente decisione è intesa come misura meramente temporanea che deve essere applicata solo in attesa della scadenza del periodo di recepimento di tale direttiva. Qualora il periodo di recepimento non sia scaduto entro il 30 novembre 2023 e l'ICAO determini che il fattore di crescita del settore per le emissioni del 2022 è pari a zero, gli Stati membri dovrebbero notificare agli operatori aerei che i loro obblighi di compensazione per l'anno 2022 sono pari a zero. Se il fattore di crescita del settore per le emissioni del 2022 è diverso da zero, la Commissione dovrebbe poter presentare, se del caso, una nuova proposta per il calcolo e la notifica di tali obblighi di compensazione.
- (11) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

## *Articolo 1*

All'articolo 12 della direttiva 2003/87/CE sono aggiunti i paragrafi seguenti:

- "6. Entro il 30 novembre 2022 gli Stati membri notificano agli operatori aerei che, per l'anno 2021, i loro obblighi di compensazione ai sensi del punto 3.2.1 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 ("SARP di CORSIA") sono pari a zero. Gli Stati membri inviano tale notifica agli operatori aerei che soddisfano le seguenti condizioni:
- a) sono titolari di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro o sono registrati in uno Stato membro, compresi le regioni ultraperiferiche, le dipendenze e i territori dello Stato membro; e
  - 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 della presente direttiva e all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione\*, diversi da quelli che partono e arrivano nello stesso Stato membro, comprese le regioni ultraperiferiche di tale Stato membro, a decorrere dal 1° gennaio 2021.



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;
- vi) i voli che precedono o seguono un volo umanitario, per servizi medici o per attività antincendio, a condizione che tali voli siano stati effettuati con lo stesso aeromobile e siano stati necessari per lo svolgimento delle attività umanitarie, per servizi medici o antincendio corrispondenti o per il riposizionamento dell'aeromobile dopo tali attività in vista della sua attività successiva.

7. Nell'attesa di un atto legislativo che modifichi la presente direttiva 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, e qualora il termine per il recepimento di tale atto legislativo non sia scaduto entro il 30 novembre 2023 e il fattore di crescita del settore per le emissioni del 2022, che sarà pubblicato dall'ICAO, sia pari a zero, gli Stati membri notificano, entro il 30 novembre 2023, agli operatori aerei che, per l'anno 2022, i loro obblighi di compensazione ai sensi del punto 3.2.1 delle SARP di CORSIA dell'ICAO sono pari a zero.

---

\* Regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione, del 18 luglio 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 250 del 30.9.2019, pag. 10).".

*Articolo 2*

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

Fatto a Strasburgo,

*Per il Parlamento europeo*

*La presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*