

Bruxelles, 18 luglio 2019
(OR. en)

11375/19

CLIMA 217
ENV 706
AVIATION 168
MI 588
IND 217
ENER 410
DELECT 141

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	18 luglio 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2019) 5206 final
Oggetto:	REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE del 18.7.2019 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2019) 5206 final.

All.: C(2019) 5206 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.7.2019
C(2019) 5206 final

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 18.7.2019

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

L'Unione e i suoi Stati membri sostengono risolutamente l'intenzione dell'ICAO di istituire, a livello globale, una misura mondiale basata sul mercato per il trasporto aereo internazionale al fine di contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici. Tale sostegno è comprovato dal fatto che il Parlamento europeo e il Consiglio hanno modificato tre volte il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS dell'UE) in modo da facilitare i progressi dell'ICAO sui lavori relativi alla misura mondiale basata sul mercato, così come dai consistenti contributi finanziari e contributi di esperti che l'Unione e i suoi Stati membri¹ hanno apportato al segretariato dell'ICAO negli ultimi sei anni per concorrere al successo dell'ICAO. L'Unione è tra le prime giurisdizioni che adottano disposizioni legislative giuridicamente vincolanti finalizzate ad attuare il regime dell'ICAO denominato "CORSIA", comprese le disposizioni del presente atto delegato, mentre anche altri Stati dovrebbero procedere alla sua attuazione a livello nazionale.

Tutti i settori dell'economia sono chiamati a contribuire alla lotta contro i cambiamenti climatici. Per sfruttare le forze del mercato e riuscire a ridurre le emissioni con modalità efficaci sotto il profilo dei costi è importante fissare un prezzo per le emissioni di gas a effetto serra. Il sistema ETS dell'UE è la pietra angolare della politica dell'Unione europea nel settore del clima dal 2005 ed è uno strumento fondamentale per ridurre in modo sostanziale le emissioni di gas a effetto serra (GHG), in linea con l'impegno assunto dall'Unione nel quadro dell'accordo di Parigi che mira a contenere l'aumento della temperatura ben al di sotto dei 2 °C e, se possibile, a 1,5 °C. L'inclusione dei voli intraeuropei in questo sistema ha permesso di ottenere circa 100 milioni di tonnellate di riduzione/compensazione di CO₂ tra il 2012 e il 2018². Nel 2017 la direttiva sul sistema ETS dell'UE è stata rivista in modo da contribuire in modo adeguato agli obiettivi climatici ed energetici³ per il 2030 e per preparare l'attuazione del regime dell'ICAO⁴.

La legislazione dell'Unione che darà attuazione al regime dell'ICAO è in corso di elaborazione e si realizzerà in due fasi. Nella prima fase sono introdotte disposizioni appropriate mediante tre atti delegati e di esecuzione: il presente atto delegato, il regolamento di esecuzione della Commissione concernente il monitoraggio e la comunicazione delle

¹ Si tratta di un sostegno finanziario di oltre 15 milioni di EUR per progetti finalizzati allo sviluppo delle capacità dell'UE nei paesi in via di sviluppo; del tempo dedicato dal personale della Commissione, dell'AESA e di Eurocontrol alle attività dell'ICAO; della partecipazione intensa di esperti governativi e dell'industria; e del distacco di personale presso il segretariato dell'ICAO.

² Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione comune europea del piano d'azione statale dell'Austria in materia di riduzione delle emissioni, disponibile all'indirizzo https://www.icao.int/environmental-protection/Lists/ActionPlan/Attachments/78/CO2%20Reduction%20Action%20Plan_Austria_July%202018.pdf, pag. 45.

³ Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3).

⁴ Regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021 (GU L 350 del 29.12.2017, pag. 7).

emissioni di gas a effetto serra⁵ e il regolamento di esecuzione della Commissione concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori⁶. La seconda fase è stabilita dall'articolo 28 ter della direttiva e riguarda le modifiche che saranno apportate al sistema ETS dell'UE con atto del Parlamento europeo e del Consiglio adottato mediante procedura legislativa ordinaria.

Oltre al presente atto delegato, sia il regolamento della Commissione concernente il monitoraggio e la comunicazione (MRR) che il regolamento della Commissione sulla verifica delle comunicazioni delle emissioni dei gas a effetto serra e delle tonnellate-chilometro e sull'accreditamento dei verificatori (AVR) sono stati rivisti al fine di tenere conto delle disposizioni in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni nelle norme e procedure raccomandate (*standard and recommended practices*, SARP). L'UE dispone di esperienza in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni generate dal trasporto aereo, che ha maturato fin dal 2010 nel quadro della direttiva sul sistema ETS dell'UE, ed esistono molte analogie tra le disposizioni del regime ICAO e quelle dei due regolamenti citati. Le poche differenze rimanenti possono essere eliminate in applicazione delle competenze di esecuzione previste dalla direttiva; le necessarie disposizioni sono state introdotte contestualmente all'adozione del presente atto delegato e sono entrate in vigore il 1° gennaio 2018.

L'articolo 28 quater della direttiva 2003/87/CE dispone che la Commissione può adottare disposizioni relative all'adeguato monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni ai fini dell'attuazione della misura mondiale basata sul mercato prevista dall'ICAO su tutte le rotte da essa contemplate. Tali disposizioni si basano sugli strumenti pertinenti adottati in sede ICAO, devono evitare qualsiasi distorsione della concorrenza ed essere coerenti con i principi di monitoraggio e comunicazione dell'ETS dell'UE. Le relazioni sulle emissioni devono essere verificate conformemente ai principi e ai criteri di verifica stabiliti nella direttiva sul sistema ETS dell'UE. L'atto delegato integra le disposizioni sulla comunicazione previste dai regolamenti citati per quanto riguarda i voli e le operazioni che non rientrano attualmente nella direttiva ETS dell'UE (ad esempio i voli tra il SEE e i paesi terzi, i voli tra il SEE e varie altre regioni, e i voli effettuati esclusivamente tra paesi terzi o tra paesi terzi e i paesi e territori d'oltremare). Poiché alcuni operatori aerei hanno comunicato, in passato, le emissioni verificate generate dai voli da, per e tra aerodromi situati nello Spazio economico europeo (SEE), comprese le sue regioni ultraperiferiche, le sue dipendenze e i suoi territori, esistono già modelli per la comunicazione di tali emissioni; essi saranno aggiornati per comunicare le informazioni più generali sulle emissioni che sono pertinenti per il sistema dell'ICAO. A differenza dei regolamenti in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e accreditamento, il presente atto delegato mira unicamente a fornire informazioni al segretariato dell'ICAO. Per quanto possibile, esso si basa sulle norme e sui quadri esistenti al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi a carico degli operatori aerei, dei verificatori e di altri portatori di interessi, e specifica in che modo le informazioni comunicate in conformità dei regolamenti in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e accreditamento saranno trasmesse al segretariato dell'ICAO.

⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1).

⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94).

La seconda fase è definita nell'articolo 28 ter, paragrafi 1, 2 e 3, della direttiva, e riguarda le modifiche al sistema ETS dell'UE che possono essere apportate solo dal Parlamento europeo e dal Consiglio mediante atto deliberato secondo la procedura legislativa ordinaria. La Commissione è tenuta a presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi nei negoziati condotti in sede di ICAO. Ciò riguarda in particolare gli strumenti internazionali pertinenti⁷, le raccomandazioni approvate dal Consiglio, l'istituzione di un registro mondiale, le misure nazionali adottate dai paesi terzi per attuare la misura mondiale basata sul mercato, le implicazioni delle riserve emesse da paesi terzi e altri pertinenti sviluppi internazionali e strumenti applicabili. Conformemente al bilancio globale previsto dalla convenzione UNFCCC, la Commissione riferirà altresì in merito agli sforzi compiuti per conseguire l'obiettivo indicativo a lungo termine del settore dell'aviazione, vale a dire dimezzare le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo rispetto ai livelli del 2005⁸. La Commissione presenterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in cui esaminerà le modalità per attuare tali strumenti mediante revisione della direttiva sul sistema ETS dell'UE, tenendo conto delle norme applicabili in materia di voli all'interno del SEE, se del caso.

La relazione esaminerà inoltre l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva della misura mondiale basata sul mercato, la sua ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, il livello di partecipazione, l'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, gli obblighi di rendicontazione nonché le norme relative all'uso dei biocarburanti. La Commissione può corredare la relazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo di una proposta legislativa indirizzata al Parlamento europeo e al Consiglio intesa a modificare, sopprimere, prorogare o sostituire le deroghe di cui all'articolo 28 bis della direttiva ETS dell'UE, che sia coerente con l'impegno dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro 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 direttiva chiarisce inoltre che la relazione valuterà se sia necessario rivedere la base giuridica del presente atto delegato⁹.

La direttiva 2003/87/CE si applica a prescindere dallo Stato di appartenenza dell'operatore aereo e riguarda, in linea di principio, i voli in partenza da o in arrivo in un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro. L'articolo 28 bis esenta le emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile fino al 2023. La parità di trattamento degli operatori aerei sulle rotte è essenziale per evitare distorsioni della concorrenza ed è anche considerata una questione importante dalla risoluzione dell'ICAO del 2016. I voli all'interno del SEE sono effettuati da oltre 500 operatori aerei, tra cui oltre 100 operatori aerei commerciali con sede al di fuori del SEE, per i quali il livello di conformità è estremamente elevato. L'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE può essere modificato solo dal Parlamento europeo e dal Consiglio¹⁰.

Il presente atto delegato applica la parità di trattamento conformemente all'articolo 28 quater della direttiva sul sistema ETS dell'UE. Gli Stati membri presenteranno al segretariato dell'ICAO solo le informazioni relative ai voli previste dal regime ICAO, e le emissioni

⁷ Cfr. lo studio della Commissione sulle possibili disposizioni giuridiche per l'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale, al seguente indirizzo: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/gmbm_legal_study_en.pdf.

⁸ Cfr. il considerando 11 del regolamento (UE) 2017/2392 del Consiglio, del 13 dicembre 2017.

⁹ Cfr. l'articolo 28 ter, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/2392 del Consiglio, del 13 dicembre 2017.

¹⁰ Fatto salvo nel caso previsto da un atto delegato a norma dell'articolo 25 bis della direttiva 2003/87/CE.

significative degli operatori aerei prodotte in tutti gli altri paesi dovrebbero essere comunicate al segretariato dell'ICAO dagli altri paesi. È nell'interesse degli operatori aerei comunicare i dati sulle emissioni relative ai voli internazionali¹¹ nel 2019 e nel 2020, in quanto ciò ridurrà le emissioni che dovranno compensare in seguito. In caso di mancata comunicazione, le SARP prevedono di utilizzare altre fonti di informazione per colmare le lacune. La Commissione ha collaborato con Eurocontrol per garantire che siano sviluppati e utilizzati strumenti informatici che consentano di avere dati completi e accurati relativi alle emissioni per tutti i voli effettuati dalle compagnie aeree con sede negli Stati membri. Al fine di garantire la completezza e l'accuratezza dei dati relativi alle emissioni che devono essere presentati dagli Stati membri, questi dovrebbero poter chiedere alla Commissione di sollecitare l'assistenza di Eurocontrol.

2. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

Il 13 luglio 2018 si è svolta una riunione dei portatori di interessi nell'ambito del gruppo di esperti sui cambiamenti climatici, cui hanno partecipato rappresentanti dell'industria, della società civile e degli Stati membri. Una seconda riunione, tenutasi il 3 dicembre 2018 prima dell'adozione dell'atto delegato, ha esaminato il testo dell'atto delegato e il contesto più ampio dell'ETS dell'UE per quanto riguarda le norme di attuazione in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e accreditamento. Inoltre, per quattro settimane, tra il 28 novembre e il 26 dicembre 2018, sul portale "Legiferare meglio" sono state raccolte osservazioni sul testo del regolamento delegato. Cinque contributi sono stati forniti da associazioni di compagnie aeree.

Il 6 giugno 2019 il Consiglio ha sollevato obiezioni su un atto delegato adottato dalla Commissione il 6 marzo 2019¹², contestando che spetti alla Commissione, come prevede l'articolo 7 di detto atto, il compito di trasmettere i dati all'ICAO. Il Consiglio non ha individuato altre questioni determinanti. Il Parlamento europeo non si è opposto all'atto delegato. Il presente atto delegato non prevede più la disposizione contestata dal Consiglio.

In seguito all'adozione, l'atto delegato formerà oggetto di un esame da parte del Parlamento europeo e del Consiglio per un periodo di due mesi.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

L'ambito di applicazione dell'atto delegato è determinato dalla direttiva riveduta sul sistema ETS dell'UE. Un regolamento è considerato lo strumento appropriato. Come spiegato in precedenza, è nell'interesse degli operatori aerei attenersi al presente regolamento al fine di stabilire le emissioni iniziali di riferimento nell'ambito del regime ICAO.

Articolo 1

L'articolo stabilisce quali operatori aerei sono soggetti al presente regolamento ed esenta alcune tipologie di voli non commerciali che potrebbero effettuare.

Articolo 2

I paragrafi 1 e 2 di questo articolo stabiliscono le informazioni supplementari sulle emissioni verificate che gli operatori aerei sono tenuti a comunicare al fine di integrare le emissioni già

¹¹ I voli internazionali rappresentano circa il 60 % delle emissioni del trasporto aereo mondiale, mentre il restante 40 % è imputabile a voli nazionali. Il mandato dell'ICAO non si estende all'aviazione nazionale, cfr. <https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/STATEMENTS/cop4.PDF>.

¹² C(2019)1644.

verificate comunicate a norma dell'MRR. Le comunicazioni sulle emissioni nel quadro dell'MRR e dei citati paragrafi sono obbligatorie e, in caso di mancata conformità, sono oggetto di un procedimento di esecuzione a norma dell'articolo 16 della direttiva ETS dell'UE.

La prima categoria di informazioni supplementari relative alle emissioni è stabilita nel paragrafo 1, lettera a), per i voli tra aerodromi situati nel SEE e aerodromi situati in paesi terzi (ad esempio, Parigi-Marrakech).

La seconda categoria di informazioni supplementari relative alle emissioni, di cui al paragrafo 1, lettera b), riguarda i voli tra aerodromi situati nel SEE e gli aerodromi situati nelle regioni ultraperiferiche di altri Stati membri del SEE (ad esempio Dublino-Lanzarote) e le dipendenze o i territori di tali Stati membri¹³ (ad es. Irlanda-Groenlandia). Giova osservare che i voli nazionali, quali Madrid-Lanzarote, non rientrano nel regime ICAO e pertanto non sono contemplati dal presente atto delegato.

La terza categoria di informazioni supplementari relative alle emissioni, di cui al paragrafo 1, lettera c), si riferisce ai voli tra aerodromi situati in regioni ultraperiferiche, dipendenze o territori di Stati membri del SEE e aerodromi situati in paesi terzi, o nelle dipendenze o nei territori di altri Stati membri (ad es. Groenlandia-Canada).

Il paragrafo 2 chiarisce che i requisiti di cui al paragrafo 1 si applicano anche agli operatori aerei che effettuano meno di 243 voli nell'arco di tre periodi consecutivi di quattro mesi, in partenza da o in arrivo in un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro (con riferimento alla lettera j) nell'ambito dell'attività "Trasporto aereo" nell'allegato 1 della direttiva 2003/87/CE).

Il paragrafo 3 riguarda la comunicazione dei dati relativi alle emissioni verificate dei voli tra aerodromi situati in due diversi paesi terzi, cioè tra aerodromi situati al di fuori del SEE e aerodromi situati in altri paesi al di fuori del SEE (ad es., Messico D.F.-Rio de Janeiro). Per questa categoria si raccomanda di comunicare le emissioni. La questione dell'opportunità di conferire poteri più ampi dovrebbe essere esaminata nella relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

Il paragrafo 4 chiarisce le tipologie di volo che devono essere dichiarate ai fini del regime ICAO.

Articolo 3

Il paragrafo 1 di questo articolo conferma che la comunicazione delle emissioni a norma dell'articolo 2 deve essere conforme alle norme stabilite nelle disposizioni pertinenti della direttiva sul sistema ETS dell'UE e dell'MRR.

Il paragrafo 2 concerne i modelli elettronici da utilizzare per la comunicazione. Oltre 900 operatori aerei li hanno utilizzati per comunicare le emissioni verificate e per richiedere l'assegnazione di quote di emissioni a titolo gratuito nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE. I modelli saranno aggiornati dalla Commissione ai fini del regime ICAO.

Articolo 4

L'articolo dispone che, ai fini della comunicazione delle emissioni a norma dell'articolo 2, si applicano le norme stabilite nelle disposizioni pertinenti della direttiva sul sistema ETS dell'UE e dell'AVR.

¹³ Per un elenco completo, cfr. la risposta n. 5 nelle domande frequenti al seguente indirizzo: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/faq_aviation_2013-2016_en.pdf.

Articolo 5

L'articolo dispone che lo Stato membro di riferimento di un operatore aereo è quello di cui all'articolo 18 bis della direttiva 2003/87/CE. Non tutti gli operatori soggetti all'obbligo di comunicazione in applicazione del presente regolamento saranno elencati nell'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione. In tali casi l'operatore aereo dovrà comunicare le emissioni verificate allo Stato membro che ha rilasciato il suo certificato di operatore aereo oppure, se tale certificato non è stato rilasciato da uno Stato membro, allo Stato membro in cui ha la sede legale.

Articolo 6

Sulla base di un accordo di cooperazione con Eurocontrol, rinnovato annualmente da oltre un decennio, la Commissione può chiedere l'assistenza di Eurocontrol per garantire la qualità dei dati relativi alle emissioni. L'articolo precisa che, al fine di garantire la completezza e l'accuratezza dei dati relativi alle emissioni che devono essere trasmessi dagli Stati membri nel formato previsto dall'ICAO, gli Stati membri dovrebbero poter chiedere alla Commissione di sollecitare l'assistenza di Eurocontrol.

Articolo 7

L'articolo impone agli Stati membri di trasmettere i dati pertinenti sulle emissioni verificate al segretariato dell'ICAO. Ciò riguarderà soltanto i dati degli operatori aerei per i quali il segretariato dell'ICAO prevede di ricevere dati sulle emissioni dagli Stati membri (ad esempio, le compagnie aeree europee). Prima della trasmissione, lo Stato membro interessato deve approvare i dati dopo avere effettuato un controllo di plausibilità, compresi eventuali dati di Eurocontrol. Gli Stati membri dovrebbero al tempo stesso trasmettere i dati relativi alle emissioni anche alla Commissione affinché possa avere un quadro completo delle trasmissioni.

Il ruolo del Parlamento europeo e del Consiglio nelle decisioni relative alle modifiche del diritto dell'Unione è pienamente rispettato; pertanto, il presente articolo lascia espressamente impregiudicato l'esame, da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, delle modalità di attuazione del regime ICAO nel diritto dell'Unione mediante una futura revisione della direttiva sul sistema ETS dell'UE.

Il sistema ETS UE prevede tre fattori di emissione per il carburante per aerei:

Carburante	Fattore di emissione (t CO₂/t carburante)
Benzina avio (AvGas)	3,10
Carburante per aviogetto (Jet B)	3,10
Kerosene per aeromobili (Jet A1 o Jet A)	3,15

Nell'ambito del regime dell'ICAO, il fattore di emissione per il kerosene per aviogetto (Jet A1 o Jet A) è pari a 3,16. Questo fattore di emissione è utilizzato nella trasmissione al segretariato dell'ICAO. La sua applicazione è facilitata, per gli Stati membri, dalla Commissione tramite Eurocontrol (cfr. articolo 6). La relazione di cui all'articolo 28 ter della direttiva prenderà in considerazione l'opportunità di rivedere tale aspetto e il Parlamento europeo e il Consiglio potrebbero intervenire ove opportuno, anche modificando il fattore di emissione del kerosene per aeromobili nell'ambito dell'ETS dell'UE.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 18.7.2019

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la 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, in particolare l'articolo 28 quater,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 28 quater della direttiva 2003/87/CE conferisce alla Commissione il potere di adottare disposizioni per quanto riguarda l'adeguato monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni ai fini dell'attuazione della misura mondiale basata sul mercato prevista dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) su tutte le rotte da essa contemplate. Per ragioni di certezza del diritto e di chiarezza, è necessario specificare i voli soggetti a tali disposizioni con riferimento alle rotte e agli operatori aerei interessati.
- (2) Le modalità di monitoraggio e comunicazione delle emissioni nonché della verifica delle comunicazioni delle emissioni si applicano, ai fini del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE, in conformità del regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione¹⁴ e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione¹⁵. Tali modalità sono stati aggiornate e ulteriormente sviluppate, per quanto riguarda il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni, dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione¹⁶, che si applicherà a decorrere dal 1° gennaio 2021. I regolamenti di esecuzione (UE) 2018/2066 e (UE) 2018/2067 tengono conto della prima edizione delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate adottate dall'ICAO il 27 giugno 2018. Per ragioni di efficienza

¹⁴ Regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, del 21 giugno 2012, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 181 del 12.7.2012, pag. 30).

¹⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94).

¹⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1).

amministrativa e per ridurre al minimo i costi di conformità per gli operatori, è opportuno allineare le disposizioni relative all'attuazione della misura mondiale basata sul mercato dell'ICAO e le disposizioni stabilite dal regolamento (UE) n. 601/2012 così come nei citati regolamenti di esecuzione.

- (3) A norma del regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, gli Stati membri possono prescrivere l'uso di modelli elettronici e formati specifici dei file per la comunicazione delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto aereo di cui alla direttiva 2003/87/CE. Per garantire che gli operatori aerei possano soddisfare tali requisiti anche quando comunicano le emissioni ai fini della misura mondiale basata sul mercato dell'ICAO, la Commissione dovrebbe pubblicare uno specifico formato per lo scambio elettronico dei dati.
- (4) Non si considera che l'applicazione di requisiti in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica ad alcuni voli solo nei confronti di operatori aerei con sede nel SEE dia origine a distorsioni della concorrenza. Tali requisiti possono pertanto essere adottati sulla base dell'articolo 28 quater della direttiva 2003/87/CE.
- (5) Sulla base di un accordo di cooperazione concluso tra la Commissione e Eurocontrol, la Commissione può chiedere l'assistenza di Eurocontrol per assicurare la qualità dei dati relativi alle emissioni. Al fine di garantire la completezza e l'accuratezza dei dati relativi alle emissioni che devono essere trasmessi dagli Stati membri nel formato previsto dall'ICAO, gli Stati membri dovrebbero poter chiedere alla Commissione di sollecitare l'assistenza di Eurocontrol.
- (6) Gli Stati membri dovrebbero trasmettere al segretariato dell'ICAO i dati pertinenti sulle emissioni verificate e garantire la comunicazione completa e tempestiva dei dati sulle emissioni riguardanti tutti i voli pertinenti.
- (7) Conformemente all'articolo 28 ter, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE, la relazione di cui a tale articolo dovrebbe valutare l'opportunità di rivedere il presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Gli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 2 si applicano solo 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 di tale 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 tra aerodromi situati in Stati diversi dello Spazio economico europeo (SEE) o i voli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, a decorrere dal 1° gennaio 2019.
2. Ai fini del paragrafo 1, lettera b), non si tiene conto delle emissioni dei seguenti tipi di voli:
 - (a) voli di Stato;
 - (b) voli umanitari;
 - (c) voli di aeroambulanza;

- (d) voli militari;
- (e) voli per attività antincendio.

Articolo 2

1. Gli operatori aerei comunicano le emissioni prodotte dai seguenti voli:
 - (a) voli tra aerodromi situati negli Stati membri e aerodromi situati in paesi terzi;
 - (b) voli tra aerodromi situati negli Stati membri e aerodromi situati nelle regioni ultraperiferiche, nelle dipendenze o nei territori di altri Stati membri;
 - (c) voli tra aerodromi situati in regioni ultraperiferiche, dipendenze o territori di Stati membri e aerodromi situati in paesi terzi o dipendenze o territori di altri Stati membri.
2. Il paragrafo 1 si applica anche agli operatori di trasporto aereo commerciale che effettuano meno di 243 voli nell'arco di tre periodi consecutivi di quattro mesi in partenza da o in arrivo in un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro.
3. Si raccomanda agli operatori aerei di verificare e comunicare anche le emissioni prodotte dai voli effettuati tra aerodromi situati in due diversi paesi terzi.
4. I paragrafi 1 e 3 si applicano alle emissioni generate da qualsiasi tipo di volo, ad eccezione dei tipi di voli di cui all'articolo 1, paragrafo 2, compresi:
 - (a) i voli a fini di addestramento o di ricerca e soccorso;
 - (b) i voli effettuati in base alle regole del volo a vista;
 - (c) i voli a fini di ricerca e sperimentazione scientifica;
 - (d) i voli effettuati nel quadro di un obbligo di servizio pubblico.

Articolo 3

5. Ai fini della comunicazione delle emissioni a norma dell'articolo 2 del presente regolamento, gli operatori aerei sono soggetti a requisiti identici a quelli stabiliti dall'articolo 14 della direttiva 2003/87/CE e dal regolamento (UE) n. 601/2012. Dal 1° gennaio 2021 essi sono soggetti a requisiti identici a quelli stabiliti dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066.
6. La Commissione pubblica un formato per lo scambio elettronico dei dati ai fini della comunicazione delle emissioni prodotte dai voli di cui all'articolo 2. Gli operatori aerei utilizzano tale formato per lo scambio elettronico di dati.

Articolo 4

La verifica dei dati relativi alle emissioni da comunicare a norma dell'articolo 2 del presente regolamento e all'accreditamento dei verificatori che eseguono tale verifica sono soggetti a requisiti identici a quelli stabiliti dall'articolo 15 della direttiva 2003/87/CE e dall'allegato V, parte B, di tale direttiva, nonché dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067.

Articolo 5

Un operatore aereo che figura nell'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione¹⁷ comunica le sue emissioni allo Stato membro di riferimento indicato nel medesimo allegato.

Un operatore aereo che non figura nell'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009 comunica le sue emissioni allo Stato membro che ha rilasciato il suo certificato di operatore aereo o, se non è stato rilasciato un certificato di operatore aereo da uno Stato membro, allo Stato membro in cui detto operatore aereo ha la sua sede legale.

Articolo 6

Su richiesta di uno Stato membro la Commissione può sollecitare l'assistenza di Eurocontrol per migliorare l'accuratezza dei dati sulle emissioni in vista della loro trasmissione conformemente all'articolo 7.

Articolo 7

Fatta salva la revisione della direttiva 2003/87/CE da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, gli Stati membri trasmettono al segretariato dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale i pertinenti dati relativi alle emissioni comunicati a norma dell'articolo 14 della direttiva 2003/87/CE e del presente regolamento. Prima di tale trasmissione, le autorità competenti procedono a controlli di plausibilità sui dati da trasmettere. Nel contempo, gli Stati membri trasmettono i dati relativi alle emissioni anche alla Commissione.

Il fattore di emissione specificato nell'allegato 16, volume IV, della Convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata il 7 dicembre 1944 (Convenzione di Chicago) per il kerosene per aviogetto (Jet A1 o Jet A) è utilizzato ai fini della trasmissione dei dati sulle emissioni a norma del primo comma del presente articolo.

Articolo 8

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 18.7.2019

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

¹⁷ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo (GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1).