

DECISIONE (UE) 2016/915 DEL CONSIGLIO

del 30 maggio 2016

relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in relazione allo strumento internazionale che deve essere predisposto in sede di organi dell'ICAO e finalizzato all'attuazione, a partire dal 2020, di una misura mondiale unica basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale rappresentano più del 2 % delle emissioni globali e stanno crescendo in modo esponenziale, con proiezioni per il 2050 che indicano, in uno scenario immutato, una probabile crescita di tali emissioni prodotte da attività di trasporto aereo internazionale di oltre il 200 % rispetto ai livelli attuali. Entro il 2050 è opportuno che le emissioni globali dei gas a effetto serra si riducano di almeno il 50 % rispetto ai valori del 1990. Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire a realizzare tale riduzione delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.
- (2) La 21ª conferenza delle parti della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici si è conclusa con esito positivo a dicembre del 2015 con l'adozione dell'accordo di Parigi, il cui obiettivo è limitare l'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e proseguire gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.
- (3) L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) è stata istituita dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944. Gli Stati membri dell'Unione sono parti contraenti di tale Convenzione e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in talune riunioni dell'ICAO, compresa l'assemblea triennale dell'ICAO. L'Unione e i suoi Stati membri sono parti del protocollo di Kyoto del 1997, che impone loro di limitare le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto internazionale operando tramite l'ICAO. La decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ ha esortato l'Unione a individuare e intraprendere azioni specifiche per ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale se entro il 2002 non vengono approvate azioni analoghe in seno all'ICAO.
- (4) La 33ª sessione dell'assemblea dell'ICAO (2001) ha approvato lo sviluppo di un sistema di scambio aperto delle quote di emissione per il trasporto aereo internazionale ⁽²⁾. Il Comitato ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo ha raccomandato nel 2004 di non proseguire ulteriormente verso un sistema di scambio di emissioni concepito appositamente per il settore aereo e fondato su un nuovo strumento giuridico predisposto sotto l'autorità dell'ICAO. La 35ª sessione dell'assemblea dell'ICAO (2004) ha approvato l'ulteriore sviluppo di uno scambio aperto delle quote di emissione e la possibilità per gli Stati contraenti dell'ICAO di integrare le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale nello loro sistema di scambio di quote di emissione ⁽³⁾, ma la 36ª sessione dell'assemblea dell'ICAO (2007) ha esortato a esentare gli operatori aerei con sede in altri Stati contraenti dell'ICAO in assenza di un accordo reciproco tra tali Stati volto ad attuare un sistema di scambio di quote di emissione nei confronti di altri operatori aerei di Stati contraenti dell'ICAO ⁽⁴⁾. L'Unione, i suoi Stati membri e gli altri paesi europei si sono sempre riservati il diritto di applicare misure basate sul mercato (MBM) in

⁽¹⁾ Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (GUL 242 del 10.9.2002, pag. 1).

⁽²⁾ Risoluzione dell'ICAO A33-7.

⁽³⁾ Risoluzione dell'ICAO A35-5.

⁽⁴⁾ Appendice L della risoluzione A36-22.

