



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 6.2.2025
C(2025) 681 final

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

del 6.2.2025

che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate per il calcolo annuale delle differenze di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile e per l'assegnazione nell'EU ETS di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE ("EU ETS") copre le emissioni del trasporto aereo per i voli all'interno dei paesi del SEE e tra di essi, nonché per i voli verso il Regno Unito e la Svizzera. L'uso di combustibili alternativi rappresenta una misura importante per ridurre le emissioni del trasporto aereo.

Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Normativa europea sul clima")¹ stabilisce un obiettivo di riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Di conseguenza, 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 Consiglio², è stata modificata dalla direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio³ per rivedere l'EU ETS e attuare l'ambizione stabilita nella normativa europea sul clima.

A seguito della revisione del 2023 della direttiva EU ETS, a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, è stato istituito un nuovo meccanismo di sostegno per l'uso dei carburanti ammissibili per l'aviazione. Per incentivare la rapida diffusione dei combustibili alternativi più efficienti in termini di potenziale di riduzione delle emissioni e sostenere gli operatori di trasporto aereo commerciale nell'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione sulle rotte coperte dall'EU ETS, i colegislatori hanno convenuto di accantonare 20 milioni di quote EU ETS nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2030. Le quote copriranno in tutto o in parte il differenziale di prezzo rimanente tra il cherosene fossile e i carburanti ammissibili per l'aviazione utilizzati dai singoli operatori di trasporto aereo commerciale. Tenuto conto delle realtà economiche degli aeroporti situati su isole di dimensioni inferiori a 10 000 km² e prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma, degli aeroporti di dimensioni insufficienti per essere definiti aeroporti dell'Unione a norma del regolamento (UE) 2023/2405 e degli aeroporti situati in una regione ultraperiferica, le norme per l'assegnazione di quote per l'uso di detti carburanti ammissibili per l'aviazione riforniti in tali aeroporti richiedono di coprire la totalità della differenza di prezzo rispetto al cherosene fossile.

A norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, ottavo comma, la Commissione, a seguito di una valutazione del funzionamento di tale sostegno, può decidere di presentare una proposta legislativa volta ad assegnare un quantitativo supplementare di quote, limitato e circoscritto nel tempo, in particolare per incentivare l'uso di combustibili rinnovabili di origine non biologica.

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

² GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

³ Direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, 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 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

Al fine di rendere operativo tale meccanismo di sostegno, l'articolo 3 quater, paragrafo 6, settimo comma, della direttiva 2003/87/CE conferisce alla Commissione il potere di definire norme dettagliate per il calcolo annuale della differenza di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile, tenendo conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione dei carburanti per l'aviazione, nonché norme per l'assegnazione di quote per l'uso dei carburanti ammissibili per l'aviazione.

2. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

A norma dell'articolo 23 della direttiva 2003/87/CE, il 26 settembre e il 22 ottobre 2024 la Commissione ha consultato i membri del suo gruppo di esperti sulla politica in materia di cambiamenti climatici in merito al progetto di regolamento delegato della Commissione proposto. Prima di ciascuna riunione la Commissione ha condiviso con i membri del gruppo di esperti i documenti pertinenti: rispettivamente il concetto normativo e il progetto di regolamento delegato.

Per quanto riguarda il documento concettuale la Commissione ha avuto riscontri da 19 membri del gruppo di esperti, tutti in linea con la via suggerita dalla Commissione e nessuno contenente un approccio fondamentalmente diverso.

A seguito di tali riscontri, nel progetto di regolamento delegato la Commissione ha attuato le opzioni prescelte. I membri del gruppo di esperti si sono inoltre espressi sull'introduzione della comunicazione dei prezzi effettivamente pagati dagli operatori di trasporto aereo commerciale e, in particolare, su talune limitazioni e condizioni suggerite dalla Commissione al fine di garantire la riservatezza e la rappresentatività di tali valori, limitando nel contempo gli oneri amministrativi per gli operatori di trasporto aereo commerciale, le autorità competenti e la Commissione. In generale, tali punti di vista erano fra loro concordanti e in linea con la proposta della Commissione. Alla luce dei riscontri, la Commissione ha elaborato il regolamento delegato e lo ha condiviso con i membri.

A seguito della seconda riunione del gruppo di esperti, la Commissione ha ricevuto riscontri sul progetto di regolamento delegato da 8 membri, che sono stati presi in considerazione nel testo finale del regolamento delegato. In particolare, è stata eliminata la possibilità di comunicazione volontaria dei prezzi effettivamente pagati dagli operatori di trasporto aereo commerciale per i carburanti ammissibili per l'aviazione laddove siano disponibili i prezzi di mercato. I riscontri ottenuti su questo tema rispecchiavano un'ampia gamma di prospettive e pertanto, a seguito di un ulteriore incontro con le agenzie di rilevazione dei prezzi, si è concluso che i prezzi di mercato disponibili sono sufficientemente rappresentativi e accurati e che tenere conto dei prezzi effettivi comunicati avrebbe portato a un calcolo complicato il quale non avrebbe garantito una maggiore accuratezza. La possibilità di comunicare i prezzi effettivamente pagati rimane disponibile solo per i carburanti che non sono negoziati pubblicamente e per i quali di conseguenza non esiste un prezzo di mercato.

La Commissione ha inoltre incontrato rappresentanti settoriali e organizzazioni non governative.

I documenti relativi alle riunioni sono stati trasmessi contestualmente al Parlamento europeo e al Consiglio, a norma della convenzione d'intesa sugli atti delegati allegata all'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"⁴.

Il progetto di regolamento delegato è stato pubblicato nel portale "Legiferare meglio" per un periodo di quattro settimane, dal 9 dicembre 2024 al 6 gennaio 2025, per raccogliere osservazioni. Sono pervenuti riscontri da 39 portatori di interessi, tra cui imprese e associazioni di imprese, ONG, autorità pubbliche e cittadini. I riscontri sono stati complessivamente positivi e favorevoli al progetto di regolamento delegato. In conseguenza dei contributi ricevuti sono stati aumentati i giorni a disposizione per presentare alla Commissione una rinuncia scritta al diritto alla riservatezza, è stato introdotto il tasso di cambio da applicare ai prezzi non disponibili in euro e sono stati inclusi nell'allegato i combustibili rinnovabili contrattati di origine non biologica.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

La presente integrazione della direttiva 2003/87/CE mira a precisare le norme per l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione. I principali elementi giuridici sono i seguenti.

La direttiva 2003/87/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2023/958, introduce la possibilità per gli operatori di trasporto aereo commerciale di chiedere l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione. Il quantitativo di quote da assegnare si basa sulla quantità di carburanti ammissibili per l'aviazione usati sulle rotte per le quali devono essere restituite quote. La direttiva determina i carburanti per l'aviazione ammissibili a tale sostegno e stabilisce i diversi livelli di sostegno disponibili per le diverse categorie di carburanti ammissibili per l'aviazione. Il presente regolamento delegato della Commissione introduce norme dettagliate sulle modalità con cui gli operatori di trasporto aereo commerciale devono chiedere l'assegnazione gratuita per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione. Stabilisce inoltre un elenco di sottocategorie di carburanti ammissibili per l'aviazione che comprendono tutti i potenziali carburanti ammissibili per l'aviazione, perché non sono sempre disponibili prezzi specifici per ognuno di essi. Tali sottocategorie raggruppano specifici carburanti ammissibili per l'aviazione e suddividono le categorie di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE.

L'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE stabilisce gli elementi da prendere in considerazione nel calcolo della differenza di prezzo medio tra i pertinenti carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile: il prezzo del cherosene fossile, il prezzo dei carburanti ammissibili per l'aviazione, comprese le norme sulla comunicazione del prezzo effettivamente pagato dagli operatori di trasporto aereo commerciale, il prezzo del carbonio e i livelli minimi armonizzati di tassazione dei carburanti per l'aviazione. Il presente regolamento delegato della Commissione introduce le norme dettagliate per determinare tali elementi.

L'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE stabilisce gli elementi fondamentali delle modalità di assegnazione per operatore di trasporto aereo commerciale. Il presente regolamento delegato della Commissione reca norme dettagliate per calcolare l'assegnazione finale per operatore di trasporto aereo commerciale e stabilisce sia la procedura per l'assegnazione sia la procedura di correzione.

⁴ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea del 13 aprile 2016 (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

Inoltre, al fine di agevolare l'attuazione di tali norme dettagliate, il presente regolamento delegato della Commissione definisce il calendario della procedura di domanda, della pubblicazione delle differenze di prezzo da parte della Commissione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, del calcolo delle assegnazioni e dell'assegnazione delle quote. Il regolamento delegato della Commissione reca anche norme sulla visibilità del sostegno ricevuto.

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

del 6.2.2025

che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate per il calcolo annuale delle differenze di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile e per l'assegnazione nell'EU ETS di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione

(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 Consiglio¹, in particolare l'articolo 3 quater, paragrafo 6, settimo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Le attività di trasporto aereo sono incluse nel sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra nell'Unione (EU ETS) istituito dalla direttiva 2003/87/CE.
- (2) La direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio² ha modificato la direttiva 2003/87/CE al fine di allinearla al regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio³ che fissa un obiettivo di riduzione netta delle emissioni di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
- (3) Per sostenere la transizione dall'uso dei combustibili fossili e incentivare la decarbonizzazione del trasporto aereo commerciale, la direttiva (UE) 2023/958 ha introdotto un ulteriore sostegno ETS riservando un massimo di 20 milioni di quote da assegnare a copertura di parte della differenza di prezzo rimanente tra il cherosene fossile e i carburanti ammissibili per l'aviazione utilizzati dagli operatori di trasporto aereo commerciale dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030.
- (4) La riserva di 20 milioni di quote proviene dal quantitativo totale di quote da assegnare agli operatori di trasporto aereo e deve essere assegnata in modo non discriminatorio, solo per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione utilizzati per i voli soggetti

¹ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

² Direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, 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 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

³ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

all'obbligo di restituzione dell'EU ETS e per i voli di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

- (5) Al fine di rendere operativa l'assegnazione dei 20 milioni di quote riservate a sostegno del rifornimento di carburanti ammissibili per l'aviazione, è opportuno stabilire le norme dettagliate per il calcolo annuale della differenza di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile e le norme dettagliate per l'assegnazione di tali quote.
- (6) Al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo imposto alle autorità competenti e agli operatori di trasporto aereo commerciale, questi ultimi dovrebbero poter chiedere l'assegnazione di quote semplicemente comunicando l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione nella loro comunicazione annuale delle emissioni. Per consentire una procedura semplificata e un'assegnazione tempestiva, la domanda dovrebbe essere considerata valida solo se la comunicazione annuale delle emissioni è stata presentata entro il 31 marzo di ogni anno, come stabilito nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione⁴. Per consentire agli operatori di trasporto aereo commerciale di comunicare l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione, per motivi di trasparenza o per altri motivi, senza richiedere quote, gli operatori di trasporto aereo commerciale dovrebbero essere autorizzati a rinunciare al sostegno.
- (7) A norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵, la relazione tecnica annuale dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("AESA") comprende, tra l'altro, informazioni sui prezzi del carburante per l'aviazione ("relazione tecnica dell'AESA"). L'AESA pubblica detta relazione ogni anno e vi include i prezzi di mercato del cherosene fossile e dei carburanti sostenibili per l'aviazione negoziati pubblicamente e, se il prezzo di mercato non è disponibile, le stime dei costi di produzione. Ai fini della certezza del diritto la Commissione dovrebbe, nella misura del possibile, garantire l'allineamento dei prezzi del carburante per l'aviazione che devono essere determinati e pubblicati a norma del presente regolamento ai prezzi comunicati a norma del regolamento (UE) 2023/2405.
- (8) Il mercato dei carburanti alternativi per l'aviazione si sta trasformando di pari passo con lo sforzo di decarbonizzazione del settore dell'aviazione, rispettando nel contempo i prossimi impegni di approvvigionamento dei fornitori di carburante e gli impegni volontari assunti dagli operatori di trasporto aereo per il rifornimento di tali carburanti. Per consentire che le differenze di prezzo utilizzate ai fini del presente regolamento siano le più accurate possibili, la Commissione dovrebbe pubblicare separatamente i prezzi di ciascuno specifico carburante ammissibile per l'aviazione, ove disponibile, considerando che il prezzo di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione dipende dalle materie prime utilizzate e dalla specifica filiera di produzione. La Commissione dovrebbe utilizzare prezzi rappresentativi e trasparenti a cui tali combustibili sono negoziati pubblicamente. Tuttavia, per il carattere incipiente del mercato, non tutti i

⁴ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

⁵ Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

carburanti ammissibili per l'aviazione sono negoziati pubblicamente, anche se prodotti e utilizzati in piccole quantità. Di conseguenza, il prezzo dei carburanti ammissibili per l'aviazione dovrebbe essere determinato utilizzando i prezzi di mercato pubblicati nella relazione tecnica dell'AESA per i carburanti negoziati pubblicamente, i prezzi del carburante effettivamente pagati dagli operatori di trasporto aereo commerciale o un prezzo minimo di vendita calcolato dalla Commissione. Tuttavia, poiché potrebbero non essere disponibili prezzi specifici per tutti i carburanti ammissibili per l'aviazione, è opportuno stabilire un elenco minimo di sottocategorie di carburanti ammissibili per l'aviazione che dovrebbero inglobare tutti i potenziali carburanti ammissibili per l'aviazione. Tali sottocategorie dovrebbero raggruppare specifici carburanti ammissibili per l'aviazione e suddividere le categorie di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE.

- (9) Per i carburanti ammissibili per l'aviazione per i quali la relazione tecnica dell'AESA non contiene il prezzo di mercato in quanto non sono negoziati pubblicamente, gli operatori di trasporto aereo commerciale dovrebbero poter comunicare su base volontaria alla Commissione i prezzi effettivamente pagati per il carburante ammissibile per l'aviazione affinché siano presi in considerazione nella determinazione dei prezzi del carburante. I prezzi comunicati dagli operatori di trasporto aereo commerciale dovrebbero essere corredati di elementi di prova che coprano i contratti e il rifornimento per l'intero anno civile nonché il volume complessivo del combustibile comunicato dall'operatore di trasporto aereo commerciale stesso. Al fine di garantire un livello sufficiente di rappresentatività, per poter essere utilizzato per determinare il prezzo dei carburanti ammissibili per l'aviazione, il carburante per il quale sono comunicati i prezzi dovrebbe rappresentare almeno un quarto di tutto il combustibile della categoria cui appartiene comunicato in quell'anno da tutti gli operatori di trasporto aereo commerciale. La Commissione dovrebbe garantire che i dati siano comunicati e trattati in piena riservatezza. Tuttavia, se meno di tre operatori di trasporto aereo commerciale comunicano alla Commissione i prezzi effettivamente pagati, la riservatezza statistica dei dati non potrà essere garantita. In tal caso, gli operatori di trasporto aereo commerciale dovranno rinunciare all'obbligo di riservatezza se desiderano che i loro prezzi siano presi in considerazione nel calcolo dei prezzi del carburante. Al fine di agevolare l'istituzione di procedure adeguate per la comunicazione dei prezzi reali, garantendo anche un adeguato livello di riservatezza, l'opzione di comunicare i prezzi effettivamente pagati dovrebbe iniziare ad applicarsi a decorrere dal 2026 per i combustibili utilizzati a decorrere dal 1° gennaio 2025.
- (10) Al fine di incoraggiare la comunicazione dei prezzi effettivamente pagati dagli operatori di trasporto aereo commerciale in caso di indisponibilità dei prezzi di mercato nella relazione tecnica dell'AESA, è opportuno tenere conto dei prezzi comunicati e utilizzare la pertinente differenza di prezzo nel calcolo dell'assegnazione di quote all'operatore di trasporto aereo commerciale solo se è stato comunicato un prezzo per almeno un quarto del volume di tutti i combustibili comunicati. Tuttavia, per gli operatori che non hanno comunicato i prezzi effettivamente pagati e hanno utilizzato carburante ammissibile per l'aviazione per il quale la relazione tecnica dell'AESA non contiene un prezzo di mercato, il numero di quote dovrebbe essere calcolato utilizzando il prezzo minimo di vendita della sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione.
- (11) Il prezzo minimo di vendita dovrebbe essere determinato aggiungendo un margine adeguato alla stima dei costi di produzione per il carburante ammissibile per

l'aviazione riportata nella relazione tecnica dell'AESA. Il margine dovrebbe essere un valore prudenziale del 10 %, sulla base di un tasso di rendimento minimo del 12-16 % circa. Detto tasso di rendimento minimo è in linea con le informazioni settoriali raccolte dalla Commissione, quali le tariffe minime applicate nella produzione di energia elettrica. Il margine utilizzato dovrebbe inoltre evitare la sovrastima del prezzo minimo di vendita e incoraggiare gli operatori di trasporto aereo commerciale a comunicare i prezzi effettivamente pagati.

- (12) Al fine di garantire un'adeguata contabilizzazione del quantitativo di quote disponibili, prima di adottare una decisione sull'assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili per il trasporto aereo, la Commissione dovrebbe verificare se il numero rimanente di quote riservate a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE sia sufficiente a coprire la domanda di assegnazione. Qualora tale quantitativo non sia sufficiente, la Commissione dovrebbe calcolare un fattore di riduzione dell'assegnazione da applicare in modo uniforme a tutti gli operatori di trasporto aereo commerciale interessati dall'assegnazione per l'anno in questione.
- (13) Per riconoscere il contributo dei proventi dell'EU ETS alla transizione climatica, gli operatori di trasporto aereo commerciale dovrebbero garantire la visibilità del sostegno ricevuto nella loro comunicazione, ad esempio nelle relazioni annuali, nelle dichiarazioni di sostenibilità o sui titoli di trasporto dei passeggeri.
- (14) La domanda di sostegno per il rifornimento di carburanti ammissibili per l'aviazione deve essere presentata dagli operatori di trasporto aereo commerciale unitamente alla comunicazione delle emissioni per il 2024. Al fine di garantire l'applicazione tempestiva delle norme stabilite nel presente regolamento prima del termine per la comunicazione delle emissioni, è opportuno che esso entri in vigore senza ritardo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

- (1) Il presente regolamento stabilisce le norme per il calcolo annuale delle differenze di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile e per l'assegnazione di quote a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione da parte degli operatori di trasporto aereo commerciale dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2030.
- (2) Gli operatori di trasporto aereo commerciale possono chiedere l'assegnazione di quote in relazione ai carburanti ammissibili per l'aviazione comunicati a norma dell'articolo 54 bis del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 e utilizzati sui seguenti voli subsonici:
 - (a) voli per i quali devono essere restituite quote a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE;
 - (b) voli di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- (1) "operatore di trasporto aereo commerciale": operatore di trasporto aereo commerciale quale definito all'articolo 3, punto p), della direttiva 2003/87/CE;
- (2) "carburante ammissibile per l'aviazione": i tipi di carburante ammessi a beneficiare del sostegno a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE;
- (3) "livelli minimi armonizzati di tassazione": i livelli minimi di tassazione applicabili al cherosene fossile e ai carburanti ammissibili per l'aviazione di cui alla direttiva 2003/96/CE del Consiglio⁶;
- (4) "relazione tecnica dell'AESA": la relazione tecnica pubblicata dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di cui all'articolo 13 del regolamento (UE) 2023/2405.

Articolo 3

Domanda di assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione da parte di operatori di trasporto aereo commerciale

- (1) Gli operatori di trasporto aereo commerciale chiedono l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione comunicando i quantitativi verificati di carburanti ammissibili per l'aviazione, utilizzati nel precedente anno di comunicazione, nella loro comunicazione annuale delle emissioni, a norma dell'articolo 54 bis del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066.
- (2) Gli operatori di trasporto aereo commerciale che decidono di non chiedere l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione indicano tale decisione nella comunicazione annuale delle emissioni.
- (3) La domanda è valida a condizione che la comunicazione annuale delle emissioni sia presentata all'autorità competente entro il 31 marzo dell'anno successivo al periodo di comunicazione a norma dell'articolo 68, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066.

Articolo 4

Calcolo annuale delle differenze di prezzo medio tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile

- (1) La differenza di prezzo medio tra il carburante ammissibile per l'aviazione e il cherosene fossile per un determinato anno è calcolata come segue:

Differenza di prezzo (y) = prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione (y) – (prezzo del cherosene fossile + prezzo ETS + differenza di tassazione (y))

dove:

⁶ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione (y) = prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione y o della sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione y di cui all'allegato, determinato conformemente al paragrafo 2, in EUR/tonnellata;

prezzo del cherosene fossile = prezzo del cherosene fossile Jet A1, determinato conformemente al paragrafo 4, in EUR/tonnellata;

prezzo ETS = prezzo di utilizzo del cherosene fossile a norma della direttiva 2003/87/CE, determinato conformemente al paragrafo 5, in EUR/tonnellata;

differenza di tassazione (y) = differenza tra i livelli minimi armonizzati di tassazione del cherosene fossile e del carburante ammissibile per l'aviazione y, in EUR/tonnellata.

- (2) Il prezzo dei carburanti ammissibili per l'aviazione è determinato per specifici carburanti ammissibili per l'aviazione, se disponibile, e come minimo per le sottocategorie di carburanti ammissibili per l'aviazione elencate nell'allegato come segue:
 - (a) se il prezzo di mercato è disponibile nella relazione tecnica dell'AESA, il prezzo è il prezzo di mercato pubblicato in tale relazione;
 - (b) se il prezzo di mercato non è disponibile nella relazione tecnica dell'AESA, il prezzo è determinato come segue:
 - (i) se sono disponibili prezzi comunicati a norma dell'articolo 5 che coprano almeno il 25 % del quantitativo totale di carburante ammissibile per l'aviazione o della sottocategoria comunicata da tutti gli operatori di trasporto aereo commerciale nel periodo di riferimento, il prezzo è il prezzo medio ponderato dei prezzi comunicati per gli operatori che hanno comunicato i prezzi a norma dell'articolo 5; per gli operatori che non hanno comunicato i prezzi a norma dell'articolo 5, il prezzo è il prezzo minimo di vendita determinato a norma del paragrafo 3 del presente articolo;
 - (ii) se non sono disponibili prezzi comunicati a norma dell'articolo 5 che coprano almeno il 25 % del quantitativo totale di carburante ammissibile per l'aviazione o della sottocategoria comunicata da tutti gli operatori di trasporto aereo commerciale nel periodo di riferimento, il prezzo è il prezzo minimo di vendita determinato a norma del paragrafo 3 del presente articolo.
- (3) La Commissione determina il prezzo minimo di vendita, sulla base dei migliori dati disponibili e tenendo conto delle informazioni pertinenti disponibili nella relazione tecnica dell'AESA sulle stime dei costi di produzione, e applica un margine aggiuntivo del 10 %.
- (4) Il prezzo del cherosene fossile è il prezzo pubblicato o da pubblicare nella relazione tecnica dell'AESA. Se i prezzi non sono disponibili nella relazione tecnica dell'AESA, pubblicata o da pubblicare, nel momento in cui la Commissione pubblica le differenze di prezzo a norma del paragrafo 7, il prezzo del cherosene fossile è basato sui migliori dati a disposizione della Commissione.
- (5) Il prezzo ETS è calcolato fino al secondo decimale utilizzando la seguente formula:

prezzo ETS = fattore di emissione del cherosene fossile x prezzo della quota di emissioni ETS

dove:

fattore di emissione del cherosene fossile = fattore di emissione del kerosene per aeromobili come indicato nell'allegato III, tabella 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066;

prezzo della quota di emissioni ETS = il prezzo medio delle quote di emissioni determinato come prezzo medio ponderato delle aste effettuate in conformità degli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE nel corso dell'anno civile precedente, pubblicato sulla piattaforma d'asta comune, in EUR/quota.

Il prezzo ETS è pari a zero se al carburante ammissibile per l'aviazione non è stato attribuito un fattore di emissione pari a zero a norma dell'articolo 54 quater del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 e se il carburante ammissibile per l'aviazione è comunicato per i voli di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), del presente regolamento.

- (6) Se i prezzi non sono disponibili in euro, il cambio di valuta si ottiene utilizzando la media annua dei tassi di cambio pubblicati dalla Banca centrale europea.
- (7) Entro il 31 maggio di ogni anno la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* la differenza di prezzo per l'anno civile precedente calcolata conformemente al presente articolo e i valori di tutti gli elementi della formula di cui al paragrafo 1.

Articolo 5

Comunicazione dei prezzi effettivamente pagati dagli operatori di trasporto aereo commerciale

- (1) Per i carburanti ammissibili per l'aviazione utilizzati a decorrere dal 1° gennaio 2025, entro il 28 febbraio di ogni anno a partire dal 2026 un operatore di trasporto aereo commerciale può comunicare alla Commissione i prezzi effettivamente pagati per il carburante utilizzato nell'anno civile precedente. L'operatore, se sceglie di comunicare i prezzi effettivamente pagati, fornisce quanto segue unitamente alla comunicazione:
 - (a) documentazione sufficiente, compresi contratti e fatture, che colleghi il carburante ammissibile per l'aviazione all'operatore di trasporto aereo commerciale e indichi tutti gli aeroporti in cui il carburante ammissibile per l'aviazione è stato consegnato e comunicato;
 - (b) elementi atti a dimostrare che l'intero quantitativo di carburante ammissibile per l'aviazione comunicato è coperto dai contratti e dalle fatture forniti, in tutte le località di rifornimento.

La Commissione può decidere di non prendere in considerazione i prezzi comunicati da un operatore di trasporto aereo commerciale per determinare il prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, se le prove presentate sono insufficienti o non paiono attendibili.

- (2) La Commissione garantisce la riservatezza del trattamento dei dati e degli elementi di prova presentati a norma del paragrafo 1.
- (3) In deroga al paragrafo 2, se solo uno o due operatori di trasporto aereo commerciale comunicano i prezzi effettivamente pagati per un carburante ammissibile per l'aviazione, la Commissione tiene conto dei prezzi comunicati solo se gli operatori rinunciano alla riservatezza.

La Commissione informa gli operatori di trasporto aereo commerciale interessati il prima possibile dopo il termine per la comunicazione se solo uno o due operatori di trasporto aereo commerciale hanno comunicato i prezzi effettivamente pagati per un carburante ammissibile per l'aviazione e chiede una rinuncia scritta al diritto di riservatezza. Se gli operatori di trasporto aereo commerciale interessati non trasmettono per iscritto detta rinuncia entro 15 giorni lavorativi dalla richiesta, i prezzi comunicati non sono presi in considerazione nel calcolo della differenza di prezzo a norma dell'articolo 4.

- (4) Entro il 30 aprile di ogni anno la Commissione comunica agli Stati membri quali operatori di trasporto aereo commerciale hanno presentato i prezzi comunicati.
- (5) Le disposizioni del presente regolamento delegato non pregiudicano l'applicazione del diritto dell'Unione in materia di concorrenza.

Articolo 6

Calcolo del quantitativo di quote da assegnare agli operatori di trasporto aereo commerciale

- (1) Le autorità competenti determinano il fabbisogno di quote per ciascun operatore di trasporto aereo commerciale da esse amministrato. Il fabbisogno è calcolato come la somma del fabbisogno di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione o di ciascuna sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione elencata nell'allegato, il cui prezzo è stato determinato a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, determinato conformemente al paragrafo 2 o al paragrafo 3, a seconda dei casi, e arrotondato al numero intero più vicino.
- (2) Il fabbisogno di quote assegnate per l'uso di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione o sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione di cui all'allegato, il cui prezzo è stato determinato a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, rifornito negli aeroporti di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, lettera c), della direttiva 2003/87/CE, è determinato utilizzando la seguente formula:

$$\text{Assegnazione}(y) = \frac{\text{carb.usato}(y) \times \text{differenza di prezzo}(y)}{\text{prezzo delle quote}}$$

dove:

carburante utilizzato (y) = quantitativo di carburante puro ammissibile per l'aviazione y o di sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione y di cui all'allegato, indicato nella relazione annuale sulle emissioni, in tonnellate;

differenza di prezzo (y) = differenza fra il prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione y o della sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione y di cui

all'allegato e il prezzo del carburante fossile, determinata conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, in EUR/tonnellata;

prezzo delle quote = prezzo medio delle quote determinato conformemente all'articolo 4, paragrafo 5, in EUR/quota.

- (3) Il fabbisogno di quote assegnate per l'uso di ciascun carburante ammissibile per l'aviazione o sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione di cui all'allegato, il cui prezzo è stato determinato a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, rifornito negli aeroporti diversi da quelli di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, lettera c), della direttiva 2003/87/CE, è determinato utilizzando la seguente formula:

$$\text{Assegnazione}(y) = \frac{\text{carb.usato}(y) \times \text{differenza di prezzo}(y) \times \text{livello del sostegno EUETS}(y)}{\text{prezzo delle quote}}$$

dove:

carburante utilizzato (y) = quantitativo di carburante puro ammissibile per l'aviazione y o di sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione y di cui all'allegato, indicato nella relazione annuale sulle emissioni, in tonnellate;

differenza di prezzo (y) = differenza fra il prezzo della categoria di carburante ammissibile per l'aviazione y o della sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione y di cui all'allegato e il prezzo del carburante fossile, determinata conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, in EUR/tonnellata;

prezzo delle quote = prezzo medio delle quote determinato conformemente all'articolo 4, paragrafo 5, in EUR/quota.

livello di sostegno dell'EU ETS (y) = parte della differenza di prezzo da coprire per la categoria di carburante ammissibile per l'aviazione y di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE.

- (4) Entro il 15 giugno di ogni anno le autorità competenti comunicano alla Commissione le seguenti informazioni per ciascun operatore di trasporto aereo commerciale che ha chiesto l'assegnazione:
- (a) nome e identificativo ETS dell'operatore di trasporto aereo commerciale;
 - (b) quantitativo di carburante ammissibile per l'aviazione per categoria oggetto della domanda, in tonnellate;
 - (c) fabbisogno di assegnazione di quote calcolato conformemente ai paragrafi 1, 2 e 3.
- (5) La Commissione aggrega il fabbisogno complessivo di assegnazione di quote e valuta se in un determinato anno esso non sia superiore alla quantità di quote rimanenti riservate a tal fine a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE.

Se il fabbisogno complessivo di assegnazione di quote in un determinato anno è superiore alla disponibilità di quote, la Commissione calcola un fattore di riduzione dell'assegnazione. Detto fattore è applicato in modo uniforme a tutti gli operatori

di trasporto aereo commerciale interessati dall'assegnazione per l'anno in questione al fine di determinare l'assegnazione definitiva di quote per ciascun operatore di trasporto aereo commerciale. Il fattore di riduzione dell'assegnazione è calcolato utilizzando la seguente formula:

$$\text{Fattore di riduzione dell'assegnazione} = \frac{\text{quote rimanenti riservate nell'anno } y}{\text{fabbisogno complessivo di quote per l'anno } y}$$

La Commissione informa le autorità competenti quando è necessaria l'applicazione di un fattore di riduzione dell'assegnazione e comunica il valore del fattore di riduzione calcolato. Sulla base di tali informazioni, le autorità competenti ricalcolano l'assegnazione definitiva per operatore di trasporto aereo commerciale e la notificano alla Commissione.

L'assegnazione definitiva per operatore di trasporto aereo commerciale è arrotondata al numero intero più vicino.

- (6) Entro il 31 agosto di ogni anno la Commissione adotta una decisione contenente l'assegnazione di quote per operatore di trasporto aereo commerciale, basata sulle notifiche ricevute, informa le autorità competenti e inserisce le modifiche, se del caso, nel registro dell'Unione istituito ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/87/CE e nel catalogo degli atti di cui all'articolo 20 di tale direttiva.

Articolo 7

Procedura di correzione

- (1) Le correzioni del quantitativo di quote incluse nella decisione a norma dell'articolo 6, paragrafo 6, del presente regolamento, se necessarie, si effettuano utilizzando o restituendo quote del quantitativo di quote riservate a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE.
- (2) Qualora, a norma del paragrafo 1 del presente articolo, sia necessario utilizzare quote provenienti dal quantitativo di quote riservate a norma dell'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE ma detto quantitativo sia esaurito, la correzione che richiede quote supplementari non è effettuata.

Articolo 8

Visibilità

Gli operatori di trasporto aereo commerciale che ricevono sostegno a norma del presente regolamento sono soggetti ai seguenti obblighi:

- (a) rendono nota l'origine del sostegno dell'Unione e ne garantiscono la visibilità, in particolare quando promuovono l'uso di combustibili alternativi e i risultati di tale uso, fornendo informazioni coerenti, efficaci e mirate a vari tipi di destinatari, compresi i passeggeri, i media e il pubblico in generale, nonché nelle dichiarazioni di sostenibilità e nelle relazioni annuali dell'operatore di trasporto aereo commerciale;

- (b) utilizzano, per tutte le attività di comunicazione e condivisione delle conoscenze, anche sui titoli di trasporto dei passeggeri e sugli avvisi in luoghi strategici visibili al pubblico, l'etichetta che recita "(co)finanziato dal sistema di scambio di quote di emissione dell'UE", nonché l'emblema dell'Unione e l'importo del sostegno.

Articolo 9

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il terzo 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 6.2.2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN