



Bruxelles, 19.5.2020
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che modifica la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio per quanto riguarda il periodo di riferimento per la misurazione dell'aumento delle emissioni di CO₂, al fine di tenere conto delle conseguenze della pandemia di Covid-19 nel contesto del regime CORSIA

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta, adottata in conseguenza della pandemia di Covid-19, riguarda una decisione che adegua la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in merito al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) per quanto riguarda il periodo di riferimento per la misurazione dell'aumento delle emissioni di CO₂ ("base di riferimento").

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. Convenzione di Chicago e Accordo di Parigi

Obiettivo della Convenzione di Chicago ("la convenzione") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, la convenzione ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

L'Accordo di Parigi, adottato dalla Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del dicembre 2015, ha per obiettivo la limitazione dell'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e il compimento di ulteriori sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C. Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire a realizzare tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.

Tutti gli Stati membri dell'UE sono parti di entrambi gli accordi. L'UE e i suoi Stati membri sono parti dell'Accordo di Parigi e si sono impegnati congiuntamente a ridurre le loro emissioni di gas a effetto serra.

2.2. Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi dell'Organizzazione consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale. L'UE ha lo status di osservatore ad hoc in molti organi dell'ICAO (Assemblea e altri organi tecnici).

2.3. Regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA)

Le norme internazionali e pratiche raccomandate (SARP) in materia di tutela dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) sono state adottate come annesso 16, volume IV, della Convenzione di Chicago il 27 giugno 2018 in occasione della 214^a sessione del Consiglio dell'ICAO.

In seguito alla decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio¹ gli Stati membri hanno notificato all'ICAO alcune differenze. Una di queste differenze tra la direttiva 2003/87/CE e CORSIA riguarda in particolare il fatto che detta direttiva 2003/87/CE si applica indipendentemente dalla nazionalità degli operatori aerei. Essa riguarda, in linea di principio, i voli in partenza da

¹ 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).

o in arrivo in un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. La direttiva si applica indistintamente ai voli effettuati tra Stati membri e/o paesi SEE e al loro interno.

Nella parte II, paragrafo 3.2, delle SARP (Obblighi di compensazione delle emissioni di CO₂) è indicata come "base di riferimento" ("*baseline*") la media delle emissioni annue di CO₂ nel 2019 e 2020 per le rotte coperte dal regime CORSIA.

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Contesto

La questione in esame riguarda l'impatto della pandemia di Covid-19 sulla base di riferimento CORSIA utilizzata per determinare i futuri obblighi di compensazione degli operatori aerei al fine di conseguire una crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a partire dal 2020.

La pandemia di Covid-19 in corso causerà certamente una notevole riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo internazionale nel 2020. A causa della pandemia la base di riferimento CORSIA risulterebbe quindi nettamente più bassa, a meno che non si proceda a rivisitare la definizione di "base di riferimento", con la conseguenza di obblighi di compensazione più elevati. Ciò dipende naturalmente anche dal tasso di ripresa del traffico aereo internazionale e dall'evoluzione delle emissioni di CO₂ prodotte dallo stesso.

Il comitato dell'ICAO per la protezione ambientale nell'aviazione (CAEP) ha condotto un'analisi dell'ordine di grandezza mirata a quantificare l'impatto della pandemia di Covid-19 sulla domanda di unità di emissione (compensazioni) nell'ambito di CORSIA, tracciando diversi scenari ed esplorando diverse opzioni per la base di riferimento.²

Nell'ambito dell'analisi del CAEP sono state prese in considerazione diverse opzioni per la base di riferimento, che vanno dallo status quo, all'utilizzo delle sole emissioni del 2019 o di una media delle emissioni di diversi anni o anche di stime dedotte per estrapolazione di quelle che avrebbero potuto essere le emissioni nel 2020 se non fosse sopravvenuta la crisi; dall'analisi è risultato, tra l'altro, che:

- le emissioni di CO₂ del 2020 potrebbero risultare di circa il 40 % inferiori rispetto ai livelli previsti nel 2016;
- con l'attuale base di riferimento CORSIA, le emissioni di riferimento potrebbero risultare di circa il 18 % inferiori rispetto ai livelli del 2019;
- una base di riferimento più bassa potrebbe avere un notevole impatto sulla domanda generale di compensazioni:
 - nella fase pilota (2021-2023): tra +280 % nello scenario di una curva di ripresa a V e +150 % in quello di una curva di ripresa a U con perdita permanente;
 - in tutte le fasi (2021-2035): tra +45 % nello scenario di una curva di ripresa a V e -24 % in quello di una curva di ripresa a U con perdita permanente;
- limitare la base di riferimento al solo 2019 potrebbe far sì che gli obblighi di compensazione totali arrivino a essere:

² Anche IATA, ICSA e altre organizzazioni hanno condotto studi correlati. Cfr., ad esempio, <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> oppure https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSA_baseline_analysis.pdf

- nella fase pilota (2021-2023): pari o prossimi allo zero fino al 2023 in uno scenario di Covid-19, e
- in tutte le fasi (2021-2035): tra -9 % nello scenario di una curva di ripresa a V e -32 % in quello di una curva di ripresa a U con perdita permanente.

Durante la riunione del gruppo direttivo CAEP dell'11 maggio 2020 è stata approvata all'unanimità la decisione di sottoporre l'analisi dell'ordine di grandezza all'esame del Consiglio dell'ICAO in occasione della sua 220^a sessione, nel giugno 2020.

3.2. Posizione proposta

Tenendo conto dell'efficacia ambientale in relazione all'obiettivo dell'ICAO di garantire una crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a partire dal 2020, della necessità di garantire il sostegno a CORSIA nelle circostanze dovute alla pandemia di Covid-19 ed evitare il disgregamento alcuni dei suoi elementi strutturali chiave, e tenendo conto altresì dei processi legali interni all'ICAO, un approccio iniziale cauto basato sulle informazioni attualmente disponibili³ sarebbe quello di accettare, se necessario, un adeguamento del progetto di CORSIA al fine di fissare come base di riferimento le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo internazionale coperte da CORSIA solo durante il 2019.

La decisione di adeguare la base di riferimento CORSIA che il Consiglio dell'ICAO potrebbe adottare nella sua prossima sessione rappresenterebbe un segnale del fatto che l'ICAO sta adottando misure per adeguarsi alla crisi e mantenere il sostegno degli Stati a CORSIA e la loro partecipazione al regime stesso. Per trovare un equilibrio tra l'urgenza di una decisione e la necessità di garantire il rispetto delle norme di governance dell'ICAO, una tale decisione del Consiglio dell'ICAO potrebbe essere seguita da una consultazione tramite lettera agli Stati e un'adozione formale in occasione della successiva sessione (la 221^a) del Consiglio dell'ICAO.

Può essere opportuno apportare alcuni adeguamenti correlati agli elementi strutturali di CORSIA, come per esempio:

- un adeguamento corrispondente dell'opzione di utilizzare le emissioni del 2020 come riferimento per il calcolo degli obblighi di compensazione durante la cosiddetta "fase pilota", che corrisponde ai primi tre anni di partecipazione volontaria (2021-2023);
- un chiarimento relativo al fatto che nel calcolo degli obblighi di compensazione per un dato anno il fattore di crescita settoriale non può essere negativo, in modo da evitare che eventuali obblighi di compensazione negativi in un dato anno neutralizzino gli obblighi di compensazione positivi di un altro anno nello stesso periodo di adempimento.

Alcuni paesi hanno accennato al fatto che potrebbero tentare di cogliere l'opportunità di una possibile modifica della base di riferimento per chiedere una diversificazione delle basi di riferimento tra i diversi paesi, a seconda del rispettivo livello di sviluppo, anno di adesione a CORSIA e altri criteri. Una modifica di questo tipo sarebbe contraria ai principi della risoluzione A40-19 e al principio di non discriminazione della Convenzione di Chicago e comporterebbe un elevato rischio di disgregare il regime CORSIA.

Se dovessero essere necessari diversi anni per raggiungere i livelli di traffico aereo e relative emissioni precedenti alla crisi, è probabile che una base di riferimento per le emissioni più elevata, basata sui valori del 2019, abbia come conseguenza obblighi di compensazione minimi o nulli durante la fase pilota. In tale contesto è importante ricordare che la risoluzione

³ In particolare dal CAEP dell'ICAO.

A40-19 dell'Assemblea prevede un riesame del regime CORSIA ogni tre anni, il primo dei quali nel 2022. In essa è indicato che tali riesami devono comprendere una valutazione dei progressi compiuti verso il conseguimento dell'obiettivo indicativo dell'ICAO di mantenere a un livello costante le emissioni globali nette di carbonio prodotte dal trasporto aereo internazionale a decorrere dal 2020, una valutazione dell'impatto del regime sul mercato e sui costi per gli Stati e gli operatori aerei e sul trasporto aereo internazionale e una valutazione del funzionamento degli elementi strutturali del regime; tali riesami devono inoltre considerare eventuali miglioramenti a sostegno degli obiettivi dell'Accordo di Parigi, in particolare gli obiettivi a lungo termine di contenimento della temperatura, ed eventuali aggiornamenti degli elementi strutturali del regime allo scopo di migliorarne l'attuazione, aumentarne l'efficacia e ridurre al minimo la distorsione del mercato

L'importanza di un tale riesame è sottolineata dalla necessità di garantire la coerenza con l'obiettivo indicativo a lungo termine di riduzione delle emissioni di CO₂ che l'Assemblea deve tenere in considerazione.

A seconda del tasso di ripresa del traffico aereo internazionale e della misura in cui CORSIA contribuisce all'obiettivo a lungo termine di riduzione delle emissioni di CO₂, può essere opportuno riesaminare il livello di ambizione di CORSIA, eventualmente includendovi la questione della base di riferimento in occasione di un futuro riesame. Aumentare il livello di ambizione di CORSIA sarebbe in linea con la posizione dell'Unione stabilita con la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio.

Una modifica della posizione dell'Unione nei confronti di CORSIA in seguito alla pandemia di Covid-19 non inciderebbe sul sostegno dell'UE alla politica che sta alla base dell'obiettivo indicativo dell'ICAO di crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a partire dal 2020 stabilito nella risoluzione A40-19 dell'Assemblea.

4. COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE

La decisione proposta è coerente e complementare con le altre politiche dell'Unione, in particolare nei settori dell'energia, dell'ambiente e delle politiche dei trasporti.

5. BASE GIURIDICA

5.1. Base giuridica procedurale

5.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo⁴.

⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

5.1.2. Applicazione al caso concreto

L'atto (SARP CORSIA) che il Consiglio dell'ICAO può essere chiamato a modificare costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto proposto è in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'UE, in particolare sulla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

5.2. Base giuridica sostanziale

In conformità all'articolo 192, paragrafo 1, e all'articolo 191 TFUE, l'Unione europea contribuisce a perseguire, tra l'altro, i seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

5.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

5.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano la politica in materia di clima nel contesto del trasporto aereo internazionale.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 192, paragrafo 1, TFUE.

5.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve essere costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che modifica la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio per quanto riguarda il periodo di riferimento per la misurazione dell'aumento delle emissioni di CO₂, al fine di tenere conto delle conseguenze della pandemia di Covid-19 nel contesto del regime CORSIA

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) La Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale ("la convenzione"), che mira a disciplinare il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Tutti gli Stati membri dell'Unione sono Stati contraenti della convenzione e membri dell'ICAO, mentre l'Unione assume lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.
- (3) Nel dicembre 2015, la 21^a Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici ha adottato l'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 compiere ulteriori sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C. Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire a realizzare tali riduzioni delle emissioni, compreso il trasporto aereo internazionale.
- (4) Nel 2016 la 39^a Assemblea dell'ICAO ha deciso, attraverso la risoluzione A39-3, di sviluppare un meccanismo globale basato sul mercato per limitare ai livelli del 2020 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale. La posizione dell'Unione riguardo all'elaborazione e all'adozione di tale meccanismo e dei suoi vari elementi in dettaglio è stata stabilita con la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio¹. Tale decisione riflette il fatto che le decisioni in materia adottate dal Consiglio dell'ICAO, un organo istituito da un accordo, hanno effetti giuridici e potrebbero diventare vincolanti conformemente alla convenzione ed entro i limiti da essa fissati; potrebbero inoltre divenire vincolanti per l'Unione e i suoi Stati membri ai sensi degli accordi internazionali vigenti in materia di trasporto aereo.
- (5) Il 27 giugno 2018, alla decima riunione della sua 214^a sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato la prima edizione del volume IV dell'annesso 16 della Convenzione: Norme internazionali e pratiche raccomandate in materia di tutela

¹ 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 (GU L 153 del 10.6.2016, pag. 32).

dell'ambiente - regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale ("CORSIA"). Questo testo stabilisce tra l'altro i valori delle emissioni utilizzati per il calcolo dei fattori di crescita (sia i fattori di crescita del settore, sia quelli degli operatori aerei). Tali valori sono determinati in base alla media delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo internazionale coperte da CORSIA durante il 2019 e il 2020 (a livello di settore e dei singoli operatori aerei).

- (6) Conformemente alla decisione (UE) 2018/2027 del Consiglio², gli Stati membri hanno notificato all'ICAO le differenze tra la direttiva 2003/87/CE e dette norme e pratiche raccomandate.
- (7) La pandemia di Covid-19 in corso causerà una notevole riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo internazionale nel 2020³. Ne risulterà che i valori delle emissioni utilizzati nell'ambito di CORSIA per calcolare i fattori di crescita saranno nettamente più bassi⁴. Se questi valori non saranno modificati, la conseguenza potrebbe essere un significativo aumento degli obblighi di compensazione, dipendentemente dal tasso di ripresa del traffico aereo internazionale e dall'evoluzione delle emissioni di CO₂ prodotte dallo stesso.
- (8) È probabile e certamente importante che durante la sua 220^a sessione, che si terrà tra l'8 e il 26 giugno 2020, il Consiglio dell'ICAO adotti una decisione in merito alla modifica dei valori delle emissioni utilizzati per calcolare i fattori di crescita nell'ambito di CORSIA, in particolare per quanto riguarda il periodo di riferimento da considerare ("base di riferimento"). Altrimenti, una decisione definitiva in merito potrebbe essere adottata in occasione della successiva sessione (la 221^a) del Consiglio dell'ICAO. Questo potrebbe accadere soprattutto qualora il Consiglio dell'ICAO ritenga che una tale decisione debba essere preceduta da una consultazione tramite lettera agli Stati.
- (9) Come per lo stesso regime CORSIA, ogni modifica ai suoi termini costituisce una decisione adottata da un organo istituito da un accordo e avente effetti giuridici.
- (10) Sebbene l'Unione e i suoi Stati membri abbiano sempre sostenuto un obiettivo di riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale non superiore ai livelli del 2020, date le circostanze attuali si stima che assumere l'anno civile 2019 come base di riferimento costituisca l'approssimazione migliore, basata su dati reali, per riflettere l'obiettivo a lungo termine dell'ICAO di crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a partire dal 2020, stabilito nella risoluzione A 39-3. In tale contesto, al fine di mantenere un sufficiente sostegno a CORSIA e preservare i suoi elementi strutturali chiave, sulla base delle informazioni attualmente disponibili appare opportuno accettare l'anno civile 2019 come unica base di riferimento.
- (11) Non dovrebbe essere sostenuta l'alternativa, suggerita nell'ambito del dibattito in corso, di stabilire basi di riferimento diversificate per i diversi paesi, a seconda del

² 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).

³ Le emissioni di CO₂ del 2020 potrebbero risultare di circa il 40 % inferiori rispetto ai livelli previsti nel 2016 (CAEP dell'ICAO, 11 maggio 2020).

⁴ Con l'attuale base di riferimento CORSIA, le emissioni di riferimento potrebbero risultare di circa il 18 % inferiori rispetto ai livelli del 2019 (CAEP dell'ICAO, 11 maggio 2020).

rispettivo livello di sviluppo, anno di adesione a CORSIA o altri criteri, in quanto violerebbe il principio di non discriminazione, come ricordato nella risoluzione A40-19, e potrebbe mettere a rischio l'esistenza di CORSIA nella sua forma attuale.

- (12) La decisione (UE) 2016/915 del Consiglio dovrebbe pertanto essere modificata in modo da consentire all'Unione e ai suoi Stati membri di accettare l'anno civile 2019 come unica base di riferimento.
- (13) Continua ad applicarsi il principio del riesame periodico. In tale contesto è importante ricordare che la risoluzione A40-19 dell'Assemblea prevede un riesame di CORSIA ogni tre anni, il primo dei quali nel 2022. L'importanza di un tale riesame aumenta quanto più tempo è necessario al settore per raggiungere i livelli di traffico aereo e relative emissioni precedenti alla crisi. Nel caso di una ripresa lenta, è probabile che assumere l'anno civile 2019 come base di riferimento abbia come conseguenza obblighi di compensazione minimi o nulli durante la fase pilota di CORSIA (2021-2023)⁵. L'importanza di un tale riesame è sottolineata dalla necessità di garantire la coerenza con l'obiettivo indicativo a lungo termine di riduzione delle emissioni di CO₂ che l'Assemblea deve tenere in considerazione.
- (14) Rispetto a tutti i settori dell'economia che contribuiscono alla riduzione delle emissioni di CO₂, dal 2012 il settore dell'aviazione contribuisce tramite la sua inclusione nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE. La Commissione riferirà al Parlamento europeo e al Consiglio e presenterà una proposta per attuare il regime CORSIA, se del caso, coerentemente con l'obiettivo di garantire il contributo del settore dell'aviazione all'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 in tutti i settori economici.
- (15) È opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione (UE) 2016/915 del Consiglio è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*

⁵ CAEP dell'ICAO, 11 maggio 2020.