



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Strasburgo, 16 aprile 2014
(OR. en)

2013/0344 (COD)
LEX 1511

PE-CONS 18/1/14
REV 1

ENV 71
AVIATION 19
MI 76
IND 32
ENER 35
CODEC 193

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RECANTE MODIFICA
DELLA DIRETTIVA 2003/87/CE CHE ISTITUISCE UN SISTEMA PER LO SCAMBIO DI QUOTE
DI EMISSIONI DEI GAS A EFFETTO SERRA NELLA COMUNITÀ, IN VISTA
DELL'ATTUAZIONE, ENTRO IL 2020, DI UN ACCORDO INTERNAZIONALE CHE INTRODUCE
UNA MISURA MONDIALE UNICA BASATA SUL MERCATO DA APPLICARSI ALLE EMISSIONI
DEL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE**

**REGOLAMENTO (UE) N. .../2014
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 16 aprile 2014

**recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema
per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità,
in vista dell'attuazione, entro il 2020, di un accordo internazionale
che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato
da applicarsi alle emissioni del trasporto aereo internazionale**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ Parere espresso il 22 gennaio 2014 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

² Posizione del Parlamento europeo del 3 aprile 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 14 aprile 2014.

considerando quanto segue:

- (1) Il settore del trasporto aereo presenta un forte carattere internazionale. Un approccio globale in fatto di emissioni del trasporto aereo internazionale offre le migliori prospettive di garantire la sostenibilità a lungo termine.
- (2) L'Unione sta cercando di stipulare un futuro accordo internazionale per controllare le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo e, nel frattempo, sta limitando, mediante interventi autonomi, le ripercussioni sul clima causate dalle attività di trasporto aereo da e verso aerodromi nell'Unione. Affinché tali obiettivi siano compatibili e complementari, è opportuno tenere conto degli sviluppi registrati e delle posizioni assunte nei consessi internazionali e, in particolare, tenere conto della risoluzione, adottata il 4 ottobre 2013 alla 38^a sessione dell'assemblea dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), contenente la "Relazione ricapitolativa della politica permanente e delle pratiche dell'ICAO nel settore della protezione ambientale".

- (3) Di conseguenza, al fine di sostenere lo slancio raggiunto in occasione della 38^a sessione dell'assemblea dell'ICAO nel 2013 e facilitare i progressi alla prossima 39^a sessione dell'assemblea nel 2016, è auspicabile considerare temporaneamente ottemperati, per il periodo fino al 31 dicembre 2016, gli obblighi di cui alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ inerenti ai voli da e per gli aerodromi dei paesi al di fuori dello Spazio economico europeo (SEE). Così procedendo, l'Unione sottolinea il fatto che sia possibile applicare obblighi giuridici in funzione dei voli da e per gli aerodromi situati negli Stati del SEE, così come assoggettare a obblighi giuridici le emissioni prodotte dai voli tra tali aerodromi. Al fine di garantire la certezza del diritto, ai fini di tale deroga, i voli tra gli aerodromi situati negli Stati del SEE e gli aerodromi situati nei paesi che hanno aderito all'Unione nel 2013 dovrebbero essere considerati voli tra Stati del SEE.

¹ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

- (4) È opportuno ricordare che, ai sensi della direttiva 2003/87/CE, spetta agli Stati membri stabilire l'uso che deve essere fatto dei proventi generati dalla vendita all'asta di quote. Tali proventi, o il loro equivalente in valore finanziario, dovrebbero essere utilizzati per combattere i cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, anche per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, in particolare nei paesi in via di sviluppo, per finanziare la ricerca e lo sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento, anche, in particolare, nel settore dell'aeronautica e del trasporto aereo, per ridurre le emissioni attraverso modi di trasporto scarsamente inquinanti e per coprire i costi di gestione del sistema dell'Unione. Si dovrebbe ricorrere ai proventi della vendita all'asta, o al loro equivalente in valore finanziario, anche per finanziare il Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili nonché misure finalizzate a combattere la deforestazione. La trasparenza sull'uso dei proventi generati dalla vendita all'asta delle quote ai sensi della direttiva 2003/87/CE è un fattore fondamentale per garantire sostegno agli impegni assunti dall'Unione. Ai sensi del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, gli Stati membri sono tenuti a trasmettere alla Commissione una relazione sull'uso dei proventi generati dalla vendita all'asta di dette quote.
- (5) Le deroghe di cui al presente regolamento tengono conto dell'esito dei contatti bilaterali e multilaterali con i paesi terzi, che la Commissione continuerà a intrattenere a nome dell'Unione al fine di promuovere l'uso di meccanismi di riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo basati sul mercato.
- (6) È opportuno ricordare che la direttiva 2003/87/CE prevede la possibilità di adottare misure che modificano le attività di trasporto aereo elencate nel suo allegato I, qualora un paese terzo adotti provvedimenti finalizzati a ridurre gli impatti delle attività del trasporto aereo sui cambiamenti climatici.

¹ Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13).

- (7) La negoziazione di tutti gli accordi dell'Unione in materia di trasporto aereo con i paesi terzi dovrebbe prefiggersi l'obiettivo di salvaguardare la flessibilità di cui l'Unione necessita per poter adottare misure riguardanti problematiche di natura ambientale, comprese misure di mitigazione dell'impatto del trasporto aereo sul cambiamento climatico.
- (8) Per evitare distorsioni di concorrenza, è importante che tutti i voli sulla stessa rotta siano considerati allo stesso modo.
- (9) Per evitare, inoltre, oneri amministrativi sproporzionati a carico dei piccoli operatori aerei, un'esenzione temporanea dovrebbe essere aggiunta all'allegato I della direttiva 2003/87/CE. Gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni annue di CO₂ sono inferiori a 1 000 tonnellate dovrebbero quindi essere esentati dall'ambito di applicazione di tale direttiva, dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2020.
- (10) È opportuno consentire agli operatori aerei che sono emettitori di entità ridotta il ricorso a un approccio alternativo per la verifica delle loro emissioni al fine di ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi a loro carico. Gli Stati membri dovrebbero poter attuare misure di semplificazione che soddisfino, in particolare, le esigenze degli operatori non commerciali che sono emettitori di entità ridotta.
- (11) Un'attenzione particolare dovrebbe essere prestata all'attenuazione o all'eliminazione, di qualsiasi problema di accessibilità e competitività che si configuri per le regioni ultraperiferiche dell'Unione. In considerazione di ciò, la deroga stabilita dal presente regolamento dovrebbe altresì applicarsi ai voli tra un aerodromo situato in una regione ultraperiferica ai sensi dell'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE.

- (12) Per garantire agli operatori aerei e alle autorità nazionali la certezza del diritto, è opportuno che le scadenze per la restituzione e la comunicazione delle emissioni del 2013 possano essere fissate fino al 2015.
- (13) Per l'applicazione della deroga, è importante ricordare che i metodi per l'assegnazione e il rilascio di quote agli operatori aerei rimangono quelli stabiliti dalla direttiva 2003/87/CE, vale a dire un calcolo basato sui dati verificati relativi alle tonnellate-chilometro rispetto ai pertinenti periodi cui essa fa riferimento.
- (14) In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016, e alla luce del suo esito, la Commissione dovrebbe presentare una relazione completa al Parlamento europeo e al Consiglio. In tale relazione la Commissione dovrebbe, fra l'altro, valutare tutte le opzioni per la copertura delle emissioni generate dalle attività di trasporto aereo e, se del caso, proporre in tempi rapidi misure intese a garantire che si tenga conto degli sviluppi internazionali e che siano affrontate tutte le questioni inerenti all'applicazione della deroga. La Commissione dovrebbe altresì considerare con un'attenzione particolare l'efficacia ambientale del sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea ("sistema EU ETS") e, in tale contesto, il contributo specifico del settore del trasporto aereo, comprese modalità per un maggiore allineamento delle norme applicabili rispettivamente alle attività di trasporto aereo e agli impianti fissi.

- (15) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire introdurre una deroga temporanea per il controllo, la comunicazione e la restituzione delle quote di emissioni prodotte dai voli da e verso paesi che non rientrano nel SEE dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016, nel ridurre l'onere amministrativo e nel semplificare la gestione del sistema, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (16) È essenziale garantire agli operatori aerei e alle autorità nazionali la certezza del diritto in vista della scadenza per la restituzione fissata al 30 aprile 2014, di cui alla direttiva 2003/87/CE. Di conseguenza, è opportuno che il presente regolamento si applichi a decorrere dalla data della sua adozione.
- (17) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

1) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 28 bis

Deroghe applicabili in vista dell'attuazione, entro il 2020, di un accordo internazionale che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato

1. In deroga agli articoli 12, paragrafo 2 bis, 14, paragrafo 3, e 16, gli Stati membri considerano ottemperati gli obblighi precisati in tali disposizioni e non adottano alcun provvedimento nei confronti degli operatori aerei per quanto riguarda:
 - a) tutte le emissioni prodotte in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016 dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE);
 - b) tutte le emissioni prodotte in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016 dai voli tra un aerodromo situato in una delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE;

- c) la restituzione delle quote corrispondenti alle emissioni verificate nel 2013 prodotte dai voli tra gli aerodromi situati negli Stati del SEE, effettuata entro il 30 aprile 2015, anziché il 30 aprile 2014, e la comunicazione delle emissioni verificate nel 2013 prodotte dai suddetti voli effettuata entro il 31 marzo 2015, anziché il 31 marzo 2014.

Ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14, le emissioni verificate prodotte da voli diversi da quelli di cui al primo comma sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo.

2. In deroga all'articolo 3 sexies, paragrafo 5, e all'articolo 3 septies, le quote assegnate a titolo gratuito all'operatore aereo che beneficia delle deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo sono ridotte in proporzione alla riduzione dell'obbligo di restituzione di cui alle lettere suddette.

In deroga all'articolo 3 septies, paragrafo 8, le quote che non sono assegnate a seguito dell'applicazione del presente paragrafo, primo comma, sono soppresse.

Per quanto concerne l'attività per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016, gli Stati membri pubblicano il numero di quote gratuite di trasporto aereo assegnate a ciascun operatore aereo entro ...⁺.

3. In deroga all'articolo 3 quinquies, gli Stati membri mettono all'asta un numero ridotto di quote del trasporto aereo in proporzione alla riduzione del numero totale di quote rilasciate.

⁺ GU: inserire la data corrispondente a 4 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

4. In deroga all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, il numero di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2016 è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni a esso attribuite per il trasporto aereo dai voli ai quali non si applica la deroga di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.
5. In deroga all'articolo 3 octies, gli operatori aerei non sono tenuti a trasmettere piani di monitoraggio che stabiliscano le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni in relazione ai voli cui si applicano le deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.
6. In deroga agli articoli 3 octies, 12, 15 e 18 bis, quando un operatore aereo registra un numero totale di emissioni annue inferiore a 25 000 tonnellate di CO₂, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato ai sensi del regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione* e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. Gli Stati membri possono mettere in atto procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali purché tali procedure forniscano una precisione non inferiore a quella assicurata dagli emettitori di entità ridotta.
7. Ai fini del presente articolo, i voli tra gli aerodromi situati negli Stati del SEE e i paesi che hanno aderito all'Unione nel 2013 sono considerati voli tra gli aerodromi situati negli Stati del SEE.

8. La Commissione informa regolarmente, e comunque almeno una volta l'anno, il Parlamento europeo e il Consiglio dell'avanzamento dei negoziati dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) nonché degli sforzi che compie per promuovere l'accettazione internazionale di meccanismi basati sul mercato fra i paesi terzi. In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente azioni volte ad attuare un accordo internazionale relativo a una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2020, per ridurre le emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo in maniera non discriminatoria, comprese le informazioni sull'uso dei proventi trasmesse dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 525/2013.

Nella relazione la Commissione indica l'ambito di applicazione ritenuto adeguato per coprire le emissioni prodotte dall'attività da o per aerodromi situati in paesi non appartenenti al SEE a partire dal 1° gennaio 2017 e, se opportuno, comprende proposte in riferimento a tali sviluppi. Nella relazione la Commissione indica anche le soluzioni ad altri eventuali problemi che possono sorgere dall'applicazione dei paragrafi da 1 a 4 del presente articolo, avendo cura di garantire il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta.

* Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 luglio 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte (GU L 175 del 10.7.2010, pag. 25).";

2) nell'allegato I, colonna "Attività" della tabella ivi contenuta, al titolo "Trasporto aereo", dopo la lettera j) è aggiunta la seguente:

"k) dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2020, i voli che, se non fosse per questo, rientrerebbero in questa attività e che sono effettuati da un operatore di trasporto aereo non commerciale che opera voli con emissioni annue totali inferiori a 1 000 tonnellate l'anno."

Articolo 2

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

Esso si applica dal ...*.

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

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

* GU: inserire la data di adozione del presente regolamento.