|  |  |
| --- | --- |
| Parlamento europeo  2014-2019 |  |

**TESTI APPROVATI**

P8\_TA(2017)0338

Sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (UE-ETS): 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 partire dal 2021 \*\*\*I

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

PE602.955

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 13 settembre 2017, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 partire dal 2021 (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))[[1]](#footnote-1)

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Considerando 2 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(2 bis) La protezione dell'ambiente rappresenta una delle sfide più importanti che l'Unione deve affrontare.*** |

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Considerando 3

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (3) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha fissato un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Nella riunione del Consiglio del 6 marzo 2015 è stato formalmente approvato tale obiettivo quale contributo previsto determinato a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri. Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 prevedevano che l'obiettivo sarebbe stato raggiunto collettivamente dall'Unione europea nel modo più efficiente possibile rispetto ai costi, con riduzioni delle emissioni sia nei settori ETS sia in quelli non ETS, pari rispettivamente al 43% e al 30% rispetto al 2005 entro il 2030. È opportuno che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tale riduzione. | (3) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha fissato un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Nella riunione del Consiglio del 6 marzo 2015 è stato formalmente approvato tale obiettivo quale contributo previsto determinato a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri. Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 prevedevano che l'obiettivo sarebbe stato raggiunto collettivamente dall'Unione europea nel modo più efficiente possibile rispetto ai costi, con riduzioni delle emissioni sia nei settori ETS sia in quelli non ETS, pari rispettivamente al 43% e al 30% rispetto al 2005 entro il 2030. È opportuno che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tale riduzione ***e, a tal fine, la Commissione dovrebbe fornire, in particolare, una piattaforma di scambio delle migliori pratiche e degli insegnamenti appresi nel settore della mobilità a basse emissioni tra gli Stati membri***. |

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 3 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(3 bis) Un sistema ETS dell'UE efficace e riformato, con uno strumento rafforzato di stabilizzazione del mercato, costituirà il principale strumento europeo per raggiungere l'obiettivo di riduzione del 40 %, con un fattore lineare, e l'assegnazione gratuita di quote dopo il 2020. La parte di quote messe all'asta dovrebbe essere espressa nell'atto legislativo come valore percentuale, al fine di migliorare la certezza della pianificazione delle decisioni di investimento, di aumentare la trasparenza, di ridurre al minimo la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e di rendere il sistema nel suo complesso più semplice e più facilmente comprensibile. Tali disposizioni dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi climatici dell'Unione e con i suoi impegni in virtù dell'accordo di Parigi, nonché in linea con il dialogo di facilitazione del 2018, il primo bilancio globale del 2023 e i bilanci globali successivi che saranno realizzati ogni cinque anni al fine di determinare i futuri contributi stabiliti a livello nazionale (NDC).*** |

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Considerando 4

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (4) L'Unione e i suoi Stati membri sono impegnati nella promozione di accordi internazionali volti a ridurre l'impatto delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo fin dal 1997 e nel 2008 si sono dotati di leggi per limitare gli effetti dei cambiamenti climatici determinati dalle attività di trasporto aereo attraverso il sistema di scambio di emissioni dell'UE (il sistema ETS dell'UE), in vigore dal 2005. Per stimolare i lavori a livello dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), l'Unione ha adottato per due volte deroghe, limitate nel tempo, al sistema ETS dell'UE in modo da limitare gli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nello Spazio economico europeo (SEE), garantendo il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta, a prescindere dalla sede operativa. L'ultima deroga al sistema ETS dell'UE, introdotta con il regolamento (UE) n. 421/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, ha limitato gli obblighi di conformità ai voli all'interno del SEE tra il 2013 e il 2016 senza però escludere la possibilità di modificare, in seguito al riesame previsto del regolamento, l'ambito di applicazione del sistema, facendovi rientrare, a partire dal 1° gennaio 2017, le attività da e per gli aerodromi situati al di fuori del SEE. | (4) L'Unione e i suoi Stati membri sono impegnati nella promozione di accordi internazionali volti a ridurre l'impatto delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo fin dal 1997 e nel 2008 si sono dotati di leggi per limitare gli effetti dei cambiamenti climatici determinati dalle attività di trasporto aereo attraverso il sistema di scambio di emissioni dell'UE (il sistema ETS dell'UE), in vigore dal 2005. ***Con sentenza del 21 dicembre 20111 bis, la Corte di giustizia ha stabilito che l'inclusione dei voli extra SEE nel sistema ETS dell'UE non viola il diritto internazionale. Gli Stati membri si sono altresì nuovamente impegnati dal 2004 e dal 2008 a realizzare il cielo unico europeo, tenendo conto del crescente volume del traffico aereo negli anni a venire. Per compiere progressi nella gestione del traffico aereo, è necessario accelerare l'attuazione del SESAR e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative nel quadro di Clean Sky. L'introduzione della misura mondiale basata sul mercato da parte dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) dovrebbe contribuire a ridurre ulteriormente le emissioni del trasporto aereo.*** Per stimolare i lavori a livello dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), l'Unione ha adottato per due volte deroghe, limitate nel tempo, al sistema ETS dell'UE in modo da limitare gli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nello Spazio economico europeo (SEE), garantendo il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta, a prescindere dalla sede operativa. L'ultima deroga al sistema ETS dell'UE, introdotta con il regolamento (UE) n. 421/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, ha limitato gli obblighi di conformità ai voli all'interno del SEE tra il 2013 e il 2016 senza però escludere la possibilità di modificare, in seguito al riesame previsto del regolamento, l'ambito di applicazione del sistema, facendovi rientrare, a partire dal 1° gennaio 2017, le attività da e per gli aerodromi situati al di fuori del SEE. |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis Sentenza della Corte di giustizia del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e altri contro Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.*** |

Emendamento 4

Proposta di regolamento

Considerando 5

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (5) Alla luce della risoluzione adottata in occasione della 39a assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2016 relativa all'applicazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 per compensare le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale superiori ai livelli del 2020, ***si ritiene opportuno prorogare l'attuale deroga, in attesa di ulteriori progressi relativi alla progettazione e all'attuazione della misura mondiale basata sul mercato.*** L'adozione da parte dell'ICAO delle norme e delle pratiche raccomandate volte ad integrare la risoluzione e a consentire l'attuazione del sistema mondiale è prevista per il 2018. Tuttavia, l'effettiva operatività richiederà opportuni interventi a livello nazionale da parte dei membri dell'ICAO. L'ICAO dovrà inoltre mettere a punto le modalità di gestione, delle quali dovrà far parte un sistema di registrazione. In tale contesto, è opportuno prorogare l'attuale deroga agli obblighi previsti dal sistema ETS dell'UE per i voli da e per i paesi terzi, ***fatto salvo il riesame finalizzato all'attuazione del regime proposto dall'ICAO,*** in modo da stimolare la prosecuzione dei lavori in seno all'ICAO e facilitare l'attuazione concreta del regime proposto. Come risultato della proroga della deroga, la quantità di quote da mettere all'asta o da rilasciare gratuitamente, anche attingendo alla riserva speciale, dovrebbe corrispondere a quella del 2016 e essere proporzionale alla riduzione dell'obbligo di restituzione. | (5) Alla luce della risoluzione adottata in occasione della 39a assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2016 relativa all'applicazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 per compensare le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale superiori ai livelli del 2020, l'adozione da parte dell'ICAO delle norme e delle pratiche raccomandate volte ad integrare la risoluzione e a consentire l'attuazione del sistema mondiale è prevista per il 2018. Tuttavia, l'effettiva operatività richiederà opportuni interventi a livello nazionale da parte dei membri dell'ICAO. L'ICAO dovrà inoltre mettere a punto le modalità di gestione, delle quali dovrà far parte un sistema di registrazione. In tale contesto, è opportuno prorogare ***fino al 2021*** l'attuale deroga agli obblighi previsti dal sistema ETS dell'UE per i voli da e per i paesi terzi, in modo da stimolare la prosecuzione dei lavori in seno all'ICAO e facilitare l'attuazione concreta del regime proposto. Come risultato della proroga della deroga, la quantità di quote da mettere all'asta o da rilasciare gratuitamente, anche attingendo alla riserva speciale, dovrebbe corrispondere a quella del 2016 e essere proporzionale alla riduzione dell'obbligo di restituzione. |

Emendamento 5

Proposta di regolamento

Considerando 5 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(5 bis) Si dovrebbe mettere all'asta il 50 % delle quote a partire dal 1° gennaio 2021, mentre la quantità complessiva delle quote assegnate dovrebbe essere soggetta all'applicazione del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9 della direttiva 2003/87/CE.*** |

Emendamento 6

Proposta di regolamento

Considerando 5 ter (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(5 ter) I proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote, o il loro equivalente in valore finanziario, dovrebbero essere utilizzati per lottare contro 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, segnatamente nei paesi in via di sviluppo, per finanziare la ricerca e lo sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento, anche nel settore dell'aeronautica, del trasporto aereo e dei carburanti alternativi sostenibili per l'aviazione, per ridurre le emissioni attraverso modi di trasporto scarsamente inquinanti e per coprire i costi di gestione del sistema ETS dell'UE. Si dovrebbe prestare particolare attenzione agli Stati membri che utilizzano tali proventi per il cofinanziamento di programmi o iniziative di ricerca e innovazione nell'ambito del nono programma quadro di ricerca (9º PQ). 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.*** |

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 5 quater (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(5 quater) Le compensazioni delle emissioni previste dalla misura mondiale basata sul mercato comprendono un elemento nel "paniere di misure" dell'ICAO volto al conseguimento dell'obiettivo indicativo di una crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a partire dal 2020 e dovrebbero essere integrate da progressi tecnologici in relazione alle cellule e alla propulsione degli aeromobili. La continuità dei finanziamenti per le strategie e i programmi di ricerca, quali le iniziative tecnologiche congiunte Clean Sky, Galileo, SESAR e Orizzonte 2020, sarà essenziale per l'innovazione tecnologica e i miglioramenti operativi, nell'ottica di andare oltre l'obiettivo di una crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a partire dal 2020 e conseguire una riduzione, in termini assoluti, delle emissioni nell'intero settore. Inoltre, è importante che la legislazione dell'Unione, ad esempio il cielo unico europeo, che mira a evitare la frammentazione dello spazio aereo europeo e, di conseguenza, un aumento delle emissioni di CO2 prodotte dal trasporto aereo, sia rapidamente e pienamente adottata dagli Stati membri.*** |

Emendamento 8

Proposta di regolamento

Considerando 6

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (6) Dal momento che le principali caratteristiche della misura mondiale basata sul mercato devono ancora essere messe a punto e che l'attuazione di tale misura dipende dalla legislazione nazionale degli Stati membri e delle regioni, ***si ritiene opportuno procedere ad un riesame allorquando vi sarà sufficiente chiarezza circa la natura e il contenuto di tali strumenti giuridici prima del varo della misura mondiale basata sul mercato proposta dall'ICAO e*** di ***trasmettere*** la ***relativa relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione dovrebbe descrivere le eventuali norme o gli altri strumenti adottati dall'ICAO, le azioni intraprese dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle*** emissioni ***a partire*** dal ***2021*** ed altri eventuali sviluppi pertinenti a livello internazionale (ad esempio, le norme elaborate nel quadro dell'UNFCCC e dell'accordo di Parigi sui mercati e la contabilizzazione del carbonio). La relazione dovrebbe soffermarsi ***anche*** sulle modalità di recepimento di tali strumenti ***nel*** diritto dell'Unione***,*** mediante una revisione del sistema ETS dell'UE ***e*** tenere eventualmente conto delle norme applicabili ai voli all'interno del SEE. Essa dovrebbe essere corredata da un'opportuna proposta al Parlamento europeo e al Consiglio volta a garantire il contributo del settore dell'aviazione all'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni a effetto serra entro il 2030, che riguarda tutti i settori economici. | (6) Dal momento che le principali caratteristiche della misura mondiale basata sul mercato devono ancora essere messe a punto e che l'attuazione di tale misura dipende dalla legislazione nazionale degli Stati membri e delle regioni ***partecipanti***, ***la Commissione dovrebbe riferire periodicamente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nei negoziati dell'ICAO, in particolare per quanto concerne gli strumenti pertinenti adottati dall'ICAO, le azioni intraprese dai paesi terzi al fine*** di ***attuare*** la ***misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni per il periodo 2021-2035, gli sforzi volti all'adozione di misure ambiziose e vincolanti per conseguire l'obiettivo a lungo termine del settore dell'aviazione, vale a dire dimezzare entro il 2050 le*** emissioni ***di CO2 prodotte*** dal ***trasporto aereo rispetto ai livelli del 2005,*** ed altri eventuali sviluppi pertinenti a livello internazionale (ad esempio, le norme elaborate nel quadro dell'UNFCCC e dell'accordo di Parigi sui mercati e la contabilizzazione del carbonio). ***Allorquando vi sarà sufficiente chiarezza circa*** la ***natura e il contenuto di tali strumenti giuridici e prima del varo della misura mondiale basata sul mercato proposta dall'ICAO, la Commissione dovrebbe presentare una*** relazione ***nella quale*** dovrebbe soffermarsi sulle modalità di recepimento di tali strumenti ***e su come renderli compatibili con il*** diritto dell'Unione mediante una revisione del sistema ETS dell'UE***.*** ***La relazione dovrebbe inoltre*** tenere eventualmente conto delle norme applicabili ai voli all'interno del SEE. Essa dovrebbe essere corredata da un'opportuna proposta al Parlamento europeo e al Consiglio volta a garantire il contributo del settore dell'aviazione all'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni a effetto serra entro il 2030, che riguarda tutti i settori economici. |

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Considerando 6 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(6 bis) Per garantire che le norme interne dell'Unione, vigenti e future, in materia di clima siano rispettate, e fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 ter della direttiva 2003/87/CE, il CORSIA dovrebbe essere recepito nel diritto dell'Unione e reso coerente con esso mediante il sistema ETS dell'UE.*** |

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Considerando 6 ter (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | *(6 ter) A livello dell'Unione sono stati adottati vari atti legislativi volti a evitare la frammentazione dello spazio aereo europeo, in modo da ottimizzare il flusso del traffico aereo e il controllo dell'uso dello spazio aereo, riducendo così le emissioni. In seno all'Unione, il CORSIA dovrebbe essere considerato parte del cosiddetto "paniere di misure" dell'ICAO, unitamente alla piena attuazione della normativa sul cielo unico europeo da parte degli Stati membri (SESAR), all'uso di GNSS per la navigazione satellitare e alle iniziative tecnologiche congiunte come Clean Sky I e Clean Sky II.. La Commissione dovrebbe trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente le azioni volte ad attuare la GMBM intraprese dagli Stati membri, per ridurre le emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo, che comprenda le informazioni sull'uso dei proventi trasmesse dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 525/2013.* |

Emendamento 10

Proposta di regolamento

Considerando 6 quater (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(6 quater) Benché il Consiglio dell'ICAO non abbia ancora adottato le norme tecniche per la misura mondiale basata sul mercato, è importante che le autorità di regolamentazione e gli operatori aerei siano informati quanto prima in merito agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica e alle unità di emissione ammissibili nel quadro del regime proposto dall'ICAO, al fine di agevolare la preparazione dell'attuazione di tale regime e il monitoraggio delle emissioni di CO2 a partire dal 1° gennaio 2019. Gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica dovrebbero avere un livello di rigore che sia coerente con gli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi del regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione e dovrebbero garantire che le relazioni sulle emissioni presentate siano verificate in conformità del regolamento (UE) n. 600/2012 della Commissione.*** |

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Considerando 6 quinquies (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(6 quinquies) Pur riconoscendo la riservatezza dei lavori tecnici dell'ICAO, è importante che gli Stati membri dell'ICAO, gli operatori aerei e la società civile continuino a essere coinvolti nelle attività di quest'ultimo per attuare la misura mondiale basata sul mercato e che l'ICAO stabilisca un contatto con tutti i soggetti interessati per informarli tempestivamente dei progressi compiuti e delle decisioni prese. A tal fine, potrebbe essere necessario rivedere i protocolli di non divulgazione per i membri e gli osservatori del Comitato dell'ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo (CAEP).*** |

Emendamento 12

Proposta di regolamento

Considerando 7

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (7) Per poter adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali di un atto legislativo, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato, al fine di predisporre procedure adeguate di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni applicabili agli operatori aerei, allo scopo di attuare la misura mondiale basata sul mercato in corso di elaborazione da parte dell'ICAO. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, ***anche*** a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati. | (7) Per poter adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali di un atto legislativo, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato, al fine di predisporre procedure adeguate di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni applicabili agli operatori aerei, allo scopo di attuare la misura mondiale basata sul mercato in corso di elaborazione da parte dell'ICAO. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, ***soprattutto*** a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati***, così da accrescere la trasparenza e l'efficienza del processo decisionale***. |

Emendamento 13

Proposta di regolamento

Considerando 7 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(7 bis) Benché l'obiettivo a lungo termine dovrebbe consistere nel realizzare un unico regime di riduzione globale per far fronte alle emissioni di carbonio prodotte dal trasporto aereo prima della seconda fase del regime dell'ICAO nel 2024, qualora la misura mondiale basata sul mercato non sia sufficiente per conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di clima e gli impegni assunti nel quadro dell'accordo di Parigi si dovrebbero esplorare anche altre opzioni per la riduzione del carbonio.*** |

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Considerando 7 ter (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(7 ter) Il trasporto aereo si ripercuote inoltre sul clima a causa delle emissioni di ossidi di azoto, vapore acqueo e particelle di solfati e particolato carbonioso ad altitudini elevate. Secondo le stime del Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC), l'impatto globale del trasporto aereo sul clima è attualmente da due a quattro volte superiore all'effetto delle sole emissioni di biossido di carbonio prodotte in passato. In attesa di progressi in campo scientifico, occorre trattare l'impatto globale del trasporto aereo nella maniera più approfondita possibile. Si dovrebbe nel contempo promuovere la ricerca sulla formazione delle scie di condensazione e sulla loro evoluzione in cirri, sugli effetti diretti minori degli aerosol di solfati, della fuliggine, delle scie di condensazione di vapore acqueo e dei cirri, nonché su misure di attenuazione efficaci, comprese le misure operative e tecniche.*** |

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Considerando 9 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(9 bis) Non vi è dubbio che le emissioni dannose per il clima generate dal trasporto aereo abbiano conseguenze ulteriori rispetto ai soli effetti legati alla CO2. Già nella direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio1 bis la Commissione si è impegnata a presentare nel 2008 un'opportuna proposta sugli ossidi di azoto. Nonostante le difficoltà tecniche e politiche al riguardo, la Commissione dovrebbe accelerare la propria attività in tal senso.*** |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***1 bis Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 8 del 13.1.2009, pag. 3).*** |

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quater – paragrafo 3 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(-1) all'articolo 3 quater è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:*** |
|  | ***"3 bis. La quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei nel 2021 è inferiore del 10 % all'assegnazione media per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2014 e il 31 dicembre 2016, e diminuisce quindi annualmente allo stesso ritmo del tetto totale applicabile al sistema ETS dell'UE di cui all'articolo 9, secondo comma, in modo da allineare maggiormente, entro il 2030, il tetto per il settore dell'aviazione agli altri settori che rientrano nel sistema ETS dell'UE.*** |
|  | ***Per le attività di trasporto aereo da e verso aeroporti ubicati in paesi extra SEE, la quantità di quote da assegnare a partire dal 2021 potrà essere adeguata tenendo conto della misura mondiale basata sul mercato dell'ICAO, che sarà attuata a partire dal 2021 per compensare le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale superiori ai livelli del 2020."*** |

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 bis (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 2

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo in vigore | Emendamento |
|  | ***(-1 bis) all'articolo 3 quinquies, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:*** |
| 2. A decorrere dal 1o gennaio ***2013*** è messo all'asta il ***15*** % delle quote. Tale percentuale può essere aumentata nel quadro del riesame generale della presente direttiva. | "2. A decorrere dal 1*°* gennaio *2021* è messo all'asta il *50*% delle quote. Tale percentuale può essere aumentata nel quadro del riesame generale della presente direttiva.*"* |

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 ter (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 3 – comma 1

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(-1 ter) all'articolo 3 quinquies, il paragrafo 3, primo comma, è sostituito dal seguente:*** |
| "***È adottato un regolamento contenente le*** modalità precise per la vendita all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote che non devono essere rilasciate a titolo gratuito ai sensi dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo o dell'articolo 3 septies, paragrafo 8. Il numero di quote che ogni Stato membro mette all'asta per ciascun periodo è proporzionale alla percentuale ad esso imputabile delle emissioni complessive attribuite al trasporto aereo di tutti gli Stati membri per l'anno di riferimento, comunicate conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, e verificate a norma dell'articolo 15. Per il periodo di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 1, l'anno di riferimento è il 2010 e per ciascun periodo successivo di cui all'articolo 3 quater l'anno di riferimento è l'anno civile che si conclude 24 mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce l'asta." | "***Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo [23] per integrare la presente direttiva stabilendo*** modalità precise per la vendita all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote che non devono essere rilasciate a titolo gratuito ai sensi dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo o dell'articolo 3 septies, paragrafo 8. Il numero di quote che ogni Stato membro mette all'asta per ciascun periodo è proporzionale alla percentuale ad esso imputabile delle emissioni complessive attribuite al trasporto aereo di tutti gli Stati membri per l'anno di riferimento, comunicate conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, e verificate a norma dell'articolo 15. Per il periodo di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 1, l'anno di riferimento è il 2010 e per ciascun periodo successivo di cui all'articolo 3 quater l'anno di riferimento è l'anno civile che si conclude 24 mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce l'asta." |

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 quater (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 3 – comma 2

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(-1 quater) all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, il secondo comma è soppresso.*** |

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 quinquies (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 4 – comma 1

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo in vigore | Emendamento |
|  | ***(-1 quinquies) all'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, il primo comma è sostituito dal seguente:*** |
| ***"Spetta agli Stati membri stabilire l'uso che deve essere fatto dei*** proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote***. Tali proventi dovrebbero essere*** utilizzati per lottare contro i cambiamenti climatici nell'Unione europea 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 europea e nei paesi terzi, segnatamente 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 ***comunitario***. Si ***dovrebbe*** ricorrere alla prassi della messa all'asta anche per finanziare il Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili nonché misure finalizzate a combattere la deforestazione. " | "***Tutti i*** proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote ***sono*** utilizzati per lottare contro i cambiamenti climatici nell'Unione europea 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 europea e nei paesi terzi, segnatamente 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 e per finanziare progetti comuni volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore del trasporto aereo, come l'impresa comune SESAR e le iniziative tecnologiche congiunte Clean Sky e qualsiasi iniziativa che consenta l'ampia diffusione del GNSS per la navigazione satellitare e le capacità interoperabili in tutti gli Stati membri, in particolare quelle che contribuiscono al miglioramento dell'infrastruttura di navigazione aerea collettiva, alla fornitura di servizi di navigazione aerea e all'uso dello spazio aereo***.Si ***può*** ricorrere alla prassi della messa all'asta anche per finanziare il Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili***,*** nonché misure finalizzate a combattere la deforestazione. ***Particolare attenzione è prestata agli Stati membri che utilizzano i proventi per il cofinanziamento di programmi o iniziative di ricerca e innovazione nell'ambito del nono programma quadro di ricerca (9º PQ).*** ***La trasparenza sull'uso dei proventi generati dalla vendita all'asta delle quote ai sensi della presente direttiva è un fattore fondamentale per garantire sostegno agli impegni assunti dall'Unione."*** |

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 sexies (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 12 – paragrafo 3

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo in vigore | Emendamento |
|  | ***(-1 sexies) all'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:*** |
| 3. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno, il gestore di ciascun impianto restituisca un numero di quote di emissioni***, diverse dalle quote rilasciate a norma del capo II,*** pari alle emissioni totali di tale impianto nel corso dell'anno civile precedente, come verificato a norma dell'articolo15, e che tali quote siano successivamente cancellate. | ***"***3. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno, il gestore di ciascun impianto restituisca un numero di quote di emissioni pari alle emissioni totali di tale impianto nel corso dell'anno civile precedente, come verificato a norma dell'articolo15, e che tali quote siano successivamente cancellate.***"*** |

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 septies (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 12 – paragrafo -3 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | *(-1 septies) All'articolo 12, prima del paragrafo 3 bis è inserito il seguente paragrafo:* |
|  | *"-3 bis. Allo scopo di proteggere l'integrità ambientale del sistema ETS, gli operatori del settore dell'aviazione e altri operatori che partecipano al sistema ETS non possono utilizzare le quote emesse dal 1° gennaio 2018 in poi da uno Stato membro nei confronti del quale sono decaduti gli obblighi in relazione a operatori del settore dell'aviazione e altri operatori. L'atto giuridico di cui all'articolo 19 attua il presente paragrafo."* |

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto -1 octies (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 21 – paragrafo 2 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(-1 octies) all'articolo 21 è aggiunto il seguente paragrafo:*** |
|  | ***"2 bis. La relazione di cui al paragrafo 2 include, utilizzando i dati forniti mediante la cooperazione di cui all'articolo 18 ter, un elenco degli operatori aerei soggetti ai requisiti della presente direttiva che non hanno ancora aperto un conto nell'ambito del registro."*** |

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (a) tutte le emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE) in ogni anno civile a partire dal 1° gennaio 2013 sulla base del riesame di cui all'articolo 28 ter". | (a) tutte le emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE) in ogni anno civile a partire dal 1° gennaio 2013 ***fino al 31 dicembre 2020*** sulla base del riesame di cui all'articolo 28 ter". |

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| (b) tutte le emissioni prodotte 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 altro aerodromo situato in un'altra regione del SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 sulla base del riesame di cui all'articolo 28 ter." | (b) tutte le emissioni prodotte 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 altro aerodromo situato in un'altra regione del SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 ***al 31 dicembre 2020*** sulla base del riesame di cui all'articolo 28 ter." |

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i bis (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***i bis. è aggiunta la lettera seguente:*** |
|  | ***"(b bis) tutte le emissioni prodotte in ogni anno civile, a partire dal 1° gennaio 2017 dai voli tra aerodromi situati all'interno del SEE operati in conseguenza del fatto che un volo di cui alle lettere a) o b) del presente paragrafo è stato dirottato verso un aerodromo situato all'interno del SEE, su riserva del riesame di cui all'articolo 28 ter."*** |

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b – punto i

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 1

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| A partire dal 1° gennaio 2017, in deroga agli articoli da 3 quinquies a 3 septies e fino all'entrata in vigore delle modifiche adottate in base al riesame di cui all'articolo 28 ter, agli operatori aerei è assegnato ogni anno un numero di quote che corrisponde a quello del 2016. A partire dal 2021 tale numero sarà soggetto all'applicazione del fattore lineare di cui all'articolo 9. | Dal 1° gennaio 2017 ***al 31 dicembre 2020***, in deroga agli articoli da 3 quinquies a 3 septies e fino all'entrata in vigore delle modifiche adottate in base al riesame di cui all'articolo 28 ter, agli operatori aerei è assegnato ogni anno un numero di quote che corrisponde a quello del 2016. A partire dal 2021 tale numero sarà soggetto all'applicazione del fattore lineare di cui all'articolo 9. |

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b – punto ii

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 3

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| ii. Il terzo comma è ***soppresso***; | ii. il terzo comma è ***sostituito dal seguente***: |
|  | ***"Per quanto concerne l'attività per il periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020, gli Stati membri pubblicano il numero di quote di trasporto aereo assegnate a ciascun operatore aereo, entro il 1° settembre 2018."*** |

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera c

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 4

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| 4. In deroga all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, il numero di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta ***a partire*** dal 1° gennaio 2013 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; | 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 2020*** 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. |

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera d bis (nuova)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 8

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(d bis) il paragrafo 8 è soppresso.*** |

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 ter – paragrafo 1

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| 1. La Commissione trasmetterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione relativa alle eventuali norme o agli altri strumenti giuridici ***messi a punto dall'ICAO***, alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2021 e ad altri pertinenti sviluppi internazionali. | 1. La Commissione***, entro il 1° gennaio 2019 e successivamente su base regolare,*** trasmetterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione relativa alle eventuali norme ***e procedure raccomandate (SARP) dell'ICAO, alle raccomandazioni approvate dal Consiglio dell'ICAO pertinenti ai fini della misura mondiale basata sul mercato*** o agli altri strumenti giuridici, alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2021***, alle implicazioni delle riserve dei paesi terzi*** e ad altri pertinenti sviluppi internazionali. ***La Commissione aggiorna inoltre regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio in merito alla creazione di un registro mondiale e allo sviluppo delle SARP conformemente alle procedure di elaborazione delle norme dell'ICAO. In linea con il "bilancio globale" dell'UNFCCC, la Commissione riferisce altresì in merito agli sforzi compiuti per conseguire l'obiettivo indicativo a lungo termine del settore dell'aviazione di dimezzare entro il 2050 le emissioni di CO2 prodotte dal trasporto aereo rispetto ai livelli del 2005.*** |

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 ter – paragrafo 2

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| 2. ***La relazione dovrebbe presentare*** e ***valutare alcune modalità di recepimento*** di tali strumenti ICAO nel diritto dell'Unione mediante revisione della presente direttiva. La relazione prenderà inoltre in esame le norme applicabili relative ai voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE), se opportuno. | 2. ***Entro il 1° marzo 2020 la Commissione trasmette al Parlamento europeo*** e ***al Consiglio una relazione sull'adeguatezza*** di tali strumenti ICAO ***e sulle possibilità di recepimento degli stessi*** nel diritto dell'Unione mediante revisione della presente direttiva. La relazione prenderà inoltre in esame le norme applicabili relative ai voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE), se opportuno. ***La relazione esamina inoltre l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva della misura mondiale basata sul mercato, compresa 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 non conformità, i processi di partecipazione pubblica, la qualità dei crediti di compensazione, il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni, i registri, la rendicontabilità e le norme relative all'uso dei biocarburanti. La relazione valuta inoltre se l'atto delegato adottato conformemente all'articolo 28 quater, paragrafo 2, debba essere rivisto.*** |

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 ter – paragrafo 3

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| 3. La relazione ***può essere*** corredata, se opportuno, di proposte al Parlamento europeo e al Consiglio di modifica, soppressione, proroga o sostituzione delle deroghe di cui all'articolo 28 bis, coerenti con l'impegno dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030. | 3. La relazione ***di cui al paragrafo 2 del presente articolo è*** corredata, se opportuno, di proposte al Parlamento europeo e al Consiglio di modifica, soppressione, proroga o sostituzione delle deroghe di cui all'articolo 28 bis, coerenti con l'impegno dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030***, al fine di garantire la piena integrità ambientale ed efficacia dell'azione dell'Unione per il clima e di ridurre qualsiasi ambiguità prima che il CORSIA diventi operativo***. |

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 quater – paragrafo 1

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
| 1. La Commissione adotta opportune disposizioni finalizzate al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica delle emissioni allo scopo di attuare la misura mondiale basata sul mercato in corso di elaborazione da parte dell'ICAO. Talidisposizioni ***si basano sugli stessi principi del*** regolamento di cui all'articolo14, paragrafo1, e prevedono che le relazioni sulle emissioni presentate siano verificate a norma dell'articolo15. | 1. La Commissione adotta opportune disposizioni finalizzate al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica delle emissioni allo scopo di attuare la misura mondiale basata sul mercato in corso di elaborazione da parte dell'ICAO. Talidisposizioni ***rispettano pienamente i principi contenuti nel*** regolamento di cui all'articolo14, paragrafo1, e prevedono che le relazioni sulle emissioni presentate siano verificate a norma dell'articolo15. |

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 30 – paragrafo 4 bis (nuovo)

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Testo della Commissione | Emendamento |
|  | ***(2 bis) all'articolo 30 è aggiunto il paragrafo seguente:*** |
|  | ***"4 bis. Entro il 1° gennaio 2020 la Commissione presenta un'analisi aggiornata degli effetti del trasporto aereo non relativi alle emissioni di CO2, corredata, se opportuno, di una proposta legislativa sulle modalità con cui affrontare al meglio tali effetti."*** |

1. La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A8-0258/2017). [↑](#footnote-ref-1)