



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

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

---

**2013/0344(COD)**

19.12.2013

# **EMENDAMENTI 21 - 111**

**Progetto di relazione**  
**Peter Liese**  
(PE522.946v01-00)

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

Proposta di direttiva  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

AM\1013974IT.doc

PE526.175v01-00

**IT**

*Unita nella diversità*

**IT**

AM\_Com\_LegReport

**Emendamento 21**  
**Bas Eickhout**

**Proposta di direttiva**

—

*Proposta di reiezione*

***Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.***

Or. en

*Motivazione*

*La proposta crea un precedente negativo che mina la credibilità del regolamento dell'Unione agli occhi della comunità internazionale. Essa danneggia altresì la prevedibilità nel mercato per gli attori del settore del trasporto aereo e va contro l'obiettivo di una migliore regolamentazione.*

**Emendamento 22**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando -1 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-1) È ovvio che il settore del trasporto aereo sia tenuto a rispettare la legislazione dell'Unione quando opera nel suo territorio. È inoltre opportuno osservare che detto settore beneficia di varie sovvenzioni all'interno dell'UE, quali l'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto, a differenza di quanto avviene per altri servizi ai consumatori, e dalle imposte sul carburante. Il settore gode anche di norme in materia di aiuti di Stato molto generose nel quadro degli orientamenti dell'Unione sul finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali. La Commissione dovrebbe riesaminare tali esenzioni e applicare l'IVA a tutti i voli intra-UE e a quelli che***

*escono dall'Unione, nella misura in cui sono ritenuti consumo dell'UE. È inoltre opportuno che la Commissione rinegozi tutti gli accordi in materia di servizi aerei allo scopo di assicurare che la tassazione dei carburanti venga consentita e incoraggiata.*

Or. en

**Emendamento 23**  
**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 1**

*Testo della Commissione*

(1) L'Unione sta cercando di stipulare un futuro accordo internazionale per controllare l'impatto delle 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 questi 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 alla 38a assemblea dell'ICAO, contenente la Relazione ricapitolativa della politica permanente e delle pratiche dell'ICAO nel settore della protezione ambientale.

*Emendamento*

(1) L'Unione sta cercando di stipulare un futuro accordo internazionale per controllare l'impatto delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo **internazionale** e, nel frattempo, sta limitando, mediante interventi autonomi, le ripercussioni sul clima causate dalle attività di trasporto aereo nell'Unione **e nel SEE**. Affinché questi 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 alla 38a assemblea dell'ICAO, contenente la Relazione ricapitolativa della politica permanente e delle pratiche dell'ICAO nel settore della protezione ambientale.

Or. en

**Emendamento 24**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(1 bis) Il settore del trasporto aereo opera a livello internazionale. Problemi globali come quelli derivanti dalle emissioni degli aeromobili possono essere affrontati in modo efficace mediante un approccio internazionale che richieda l'adozione delle stesse misure da parte di tutti o il raggiungimento dei medesimi obiettivi attraverso misure diverse. Un accordo internazionale dell'ICAO offre le prospettive migliori per una soluzione a lungo termine sostenibile.***

Or. el

**Emendamento 25**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2) Di conseguenza è opportuno considerare temporaneamente soddisfatti gli obblighi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> quando sono soddisfatti gli obblighi inerenti alle percentuali delle emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi di paesi terzi. Così procedendo, l'Unione mette in evidenza il fatto che sia possibile applicare obblighi in funzione di determinate percentuali di emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi dei paesi dello Spazio economico europeo (SEE), così come assoggettare a obblighi giuridici quantità superiori di emissioni prodotte dai voli da e per tali aerodromi.***

***soppresso***

---

<sup>4</sup>*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).*

Or. en

*Motivazione*

*Il considerando è superfluo per via della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 26**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

*(2) Di conseguenza è opportuno considerare temporaneamente soddisfatti gli obblighi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> quando sono soddisfatti gli obblighi inerenti alle percentuali delle emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi di paesi terzi. Così procedendo, l'Unione mette in evidenza il fatto che sia possibile applicare obblighi in funzione di determinate percentuali di emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi dei paesi dello Spazio economico europeo (SEE), così come assoggettare a obblighi giuridici quantità superiori di emissioni prodotte dai voli da e per tali aerodromi.*

*Emendamento*

*(2) L'approvazione della decisione n. 377/2013/UE ha permesso di conseguire notevoli progressi all'interno dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, in vista della conclusione dell'accordo globale in occasione della prossima assemblea. Per facilitare il raggiungimento di tale accordo, mantenere la competitività del settore del trasporto aereo europeo ed evitare misure di ritorsione commerciale, è necessario limitare l'ambito di applicazione della direttiva ai voli da e per gli aerodromi dei paesi dello Spazio economico europeo (SEE).*

---

<sup>4</sup> *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).**

Or. fr

### *Motivazione*

*I voli da e per i paesi fuori dal SEE dovrebbero essere inclusi nel sistema per lo scambio di quote di emissione solo se vi è stata un'intesa reciproca. Sarebbe irresponsabile per l'UE non rispettare unilateralmente gli impegni assunti in occasione dell'ultima assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2013. Una decisione in questo senso comprometterebbe seriamente la conclusione di un accordo globale ed esporrebbe il settore del trasporto aereo europeo a misure di ritorsione.*

### **Emendamento 27 Holger Kraemer**

### **Proposta di direttiva Considerando 2**

#### *Testo della Commissione*

***(2) Di conseguenza è opportuno considerare temporaneamente soddisfatti gli obblighi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> quando sono soddisfatti gli obblighi inerenti alle percentuali delle emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi di paesi terzi. Così procedendo, l'Unione mette in evidenza il fatto che sia possibile applicare obblighi in funzione di determinate percentuali di emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi dei paesi dello Spazio economico europeo (SEE), così come assoggettare a obblighi giuridici quantità superiori di emissioni prodotte dai voli da e per tali aerodromi.***

---

<sup>4</sup> Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre

#### *Emendamento*

***(2) L'approvazione della decisione n. 377/2013/UE recante deroga temporanea alla direttiva 2003/87/CE ha permesso di conseguire progressi nell'ambito dell'ICAO. Per mantenere lo slancio e facilitare il raggiungimento di un accordo sul sistema di misure globali basate sul mercato per l'aviazione civile in occasione della prossima assemblea dell'ICAO, è opportuno sospendere l'attuazione dei requisiti relativi ai voli da e per gli aerodromi al di fuori dell'Unione e dello Spazio economico europeo (SEE).***

---

<sup>4</sup> 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).

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).

Or. en

**Emendamento 28**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

(2) Di conseguenza è opportuno **considerare** temporaneamente **soddisfatti gli obblighi della direttiva 2003/87/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> **quando sono soddisfatti gli obblighi inerenti alle percentuali delle emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi di paesi terzi. Così procedendo, l'Unione mette in evidenza il fatto che sia possibile applicare obblighi in funzione di determinate percentuali di emissioni prodotte dai voli da e per gli aerodromi dei paesi dello Spazio economico europeo (SEE), così come assoggettare a obblighi giuridici quantità superiori di emissioni prodotte dai voli da e per tali aerodromi.**

---

<sup>4</sup> 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).

*Emendamento*

(2) Di conseguenza è opportuno **prorogare** temporaneamente **le disposizioni di sospensione dei termini contenute nella decisione n. 2013/377/UE** del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> **per consentire che i preparativi all'assemblea dell'ICAO del 2016 possano svolgersi nelle migliori condizioni possibili.**

---

**Decisione n. 377/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2013, recante deroga temporanea alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità (GU L 113 del 25.4.2013, pag. 1).**

Or. el



**Emendamento 29**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2 bis) È opportuno che gli Stati membri applichino ai voli tasse passeggeri nella misura in cui questi non siano coperti da un sistema di scambio di emissioni e trasferiscano le entrate al Fondo verde per il clima istituito nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici.***

Or. en

*Motivazione*

*Nell'ambito dell'accordo sul bilancio degli Stati Uniti raggiunto nel dicembre 2013, il Congresso americano è in procinto di introdurre una nuova tassa aeroportuale pari a 2,5 USD da applicarsi a tutti i voli in partenza dagli aerodromi statunitensi. È opportuno che anche nell'Unione si introducano tasse passeggeri per i voli nella misura in cui questi non siano coperti da un sistema di scambio di emissioni per il trasporto aereo. Tali tasse dovrebbero essere calcolate in modo da essere equivalenti almeno a 10 EUR per tonnellata di CO2 nel 2014, con un aumento di 3 EUR per ogni anno.*

**Emendamento 30**  
**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate***

***soppresso***

*sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al 2020.*

Or. fr

*Motivazione*

*Emendamento soppresso in virtù della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva.*

**Emendamento 31**  
**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una*

*soppresso*

*misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al 2020.*

Or. en

**Emendamento 32**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al 2020.*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Il considerando è superfluo per via della limitazione dell'ambito di applicazione della*

*direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 33**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al 2020.

*Emendamento*

(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo **dal 2013** fino al 2020.

Or. pl

**Emendamento 34**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata

*Emendamento*

(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata

sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei **sette** anni che precedono **l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala** mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre **12** miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al **2020**.

sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei **tre** anni che precedono **l'accordo, in occasione della 39a assemblea dell'ICAO, su una misura mondiale basata sul mercato ratificabile e applicabile alla maggior parte delle emissioni del trasporto aereo internazionale**, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre **200** miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al **2016. Dal 1° gennaio 2017 tutte le percentuali saranno pari al 50% fino all'entrata in vigore di un sistema globale basato sul mercato con integrità ambientale equivalente, mentre la seconda metà sarà di competenza degli altri paesi.**

Or. en

#### *Motivazione*

*Il perimetro di 12 miglia nautiche proposto è artificialmente basso per le attività del trasporto aereo. Duecento miglia rappresentano la distanza della zona economica esclusiva del SEE. Dal 2017 e fino a quando non saranno attuate misure internazionali basate sul mercato con integrità ambientale equivalente, il sistema ETS del trasporto aereo dell'UE dovrebbe coprire il 50% dei voli in entrata e in uscita, mentre la regolamentazione della parte restante dovrebbe competere all'altro paese.*

#### **Emendamento 35** **Spyros Danellis**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al 2020.

*Emendamento*

(3) Sebbene l'applicazione della direttiva 2003/87/CE continui ad essere basata sull'arrivo agli o sulla partenza dagli aerodromi situati nell'Unione, affinché le percentuali costituiscano un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato nei sette anni che precedono l'entrata in vigore di una misura di questo tipo su scala mondiale, esse sono state calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi che non va oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Poiché l'Unione non ritiene che una misura mondiale basata sul mercato debba fondarsi sullo spazio aereo inteso in senso stretto, come l'arrivo agli o la partenza dagli aerodromi, l'utilità delle percentuali si limita al periodo fino al 2020. ***Nel caso in cui non si raggiunga un accordo su una misura mondiale basata sul mercato in occasione della 39a assemblea dell'ICAO, a partire dal 1° gennaio 2017 e fino alla fine del 2020 la percentuale di emissioni per cui è richiesta la restituzione delle quote sarà pari al 50% di ciascun volo in entrata e in uscita, al fine di migliorare la copertura e l'integrità ambientale.***

Or. en

*Motivazione*

*La soluzione ibrida del modello di "spazio aereo" va applicata soltanto fino a quando non entrerà in vigore un accordo vincolante a livello globale. Dopodiché l'UE potrà modificare opportunamente le proprie disposizioni. Se nell'assemblea del 2016 dell'ICAO non si dovesse pervenire a un simile accordo, occorrerà applicare un sistema con una copertura migliore e un'integrità ambientale rafforzata (50-50), che riguarda le questioni sulla sovranità menzionate.*

**Emendamento 36**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(6) Per stabilire la percentuale di emissioni verificate dei voli da e per gli aerodromi dei paesi terzi occorre conoscere le emissioni prodotte dall'intero volo. Non sono però prese in considerazione le emissioni non ricomprese in tale percentuale.***

***soppresso***

Or. fr

*Motivazione*

*Emendamento soppresso in virtù della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva.*

**Emendamento 37**

**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(6) Per stabilire la percentuale di emissioni verificate dei voli da e per gli aerodromi dei paesi terzi occorre conoscere le emissioni prodotte dall'intero volo. Non sono però prese in considerazione le emissioni non ricomprese in tale percentuale.***

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 38**

**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(6) Per stabilire la percentuale di emissioni verificate dei voli da e per gli aerodromi dei paesi terzi occorre conoscere le emissioni prodotte dall'intero volo. Non sono però prese in considerazione le emissioni non ricomprese in tale percentuale.**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Il considerando è superfluo per via della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 39**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7) Inoltre, per quanto riguarda i voli da e per i paesi terzi, l'operatore aereo deve poter scegliere di non comunicare le emissioni verificate da essi prodotte e avvalersi invece di una determinazione, quanto più accurata possibile, delle emissioni stimate prodotte da tali voli non al di fuori di paesi membri del SEE.**

**soppresso**

Or. fr

*Motivazione*

*Emendamento soppresso in virtù della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva.*



**Emendamento 40**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7) Inoltre, per quanto riguarda i voli da e per i paesi terzi, l'operatore aereo deve poter scegliere di non comunicare le emissioni verificate da essi prodotte e avvalersi invece di una determinazione, quanto più accurata possibile, delle emissioni stimate prodotte da tali voli non al di fuori di paesi membri del SEE.** **soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*L'ETS ha introdotto un sistema di misurazione, rendicontazione e verifica per il settore del trasporto aereo europeo e non solo. Le informazioni sono state essenziali per la riduzione del consumo di carburante da parte degli operatori.*

**Emendamento 41**  
**Holger Kraemer**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7) Inoltre, per quanto riguarda i voli da e per i paesi terzi, l'operatore aereo deve poter scegliere di non comunicare le emissioni verificate da essi prodotte e avvalersi invece di una determinazione, quanto più accurata possibile, delle emissioni stimate prodotte da tali voli non al di fuori di paesi membri del SEE.** **soppresso**

Or. en

**Emendamento 42**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*(7) Inoltre, per quanto riguarda i voli da e per i paesi terzi, l'operatore aereo deve poter scegliere di non comunicare le emissioni verificate da essi prodotte e avvalersi invece di una determinazione, quanto più accurata possibile, delle emissioni stimate prodotte da tali voli non al di fuori di paesi membri del SEE.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Il considerando è superfluo per via della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 43**  
**Françoise Grossetête**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8**

*Testo della Commissione*

(8) A fini di semplificazione e per snellire le formalità amministrative per i piccoli operatori aerei, gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni annue di CO<sub>2</sub> sono inferiori a **1 000** tonnellate devono essere considerati ottemperanti agli obblighi della direttiva, e le autorità competenti degli Stati membri devono poter introdurre facilmente misure supplementari per semplificare le procedure amministrative a carico dei piccoli operatori aerei.

*Emendamento*

(8) A fini di semplificazione e per snellire le formalità amministrative per i piccoli operatori aerei, gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni annue di CO<sub>2</sub> sono inferiori a **10 000** tonnellate **nello spazio aereo europeo** devono essere considerati ottemperanti agli obblighi della direttiva, e le autorità competenti degli Stati membri devono poter introdurre facilmente misure supplementari per semplificare le procedure amministrative a carico dei piccoli operatori aerei.

*Motivazione*

*Non vanno trattati diversamente gli operatori commerciali e non commerciali. I primi sono oggetto di un'esenzione se ogni anno le emissioni sono inferiori a 10 000 tonnellate di CO2, e la stessa soglia va applicata agli operatori non commerciali.*

**Emendamento 44**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9) È opportuno che il metodo delle percentuali delle emissioni verificate per i voli da e per gli aerodromi dei paesi terzi, oppure un metodo alternativo a scelta degli operatori, si applichino alle emissioni a partire dal 2014, per lasciare agli operatori il tempo necessario a comprenderne i meccanismi all'atto di programmare le loro attività di volo.***

***soppresso***

*Motivazione*

*Emendamento soppresso in virtù della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva.*

**Emendamento 45**

**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9) È opportuno che il metodo delle percentuali delle emissioni verificate per i voli da e per gli aerodromi dei paesi terzi, oppure un metodo alternativo a scelta***

***soppresso***

*degli operatori, si applichino alle emissioni a partire dal 2014, per lasciare agli operatori il tempo necessario a comprenderne i meccanismi all'atto di programmare le loro attività di volo.*

Or. en

*Motivazione*

*Il considerando è superfluo per via della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 46**  
**Holger Kraemer**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

*(9) È opportuno che il metodo delle percentuali delle emissioni verificate per i voli da e per gli aerodromi dei paesi terzi, oppure un metodo alternativo a scelta degli operatori, si applichino alle emissioni a partire dal 2014, per lasciare agli operatori il tempo necessario a comprenderne i meccanismi all'atto di programmare le loro attività di volo.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 47**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

*(10) Fatta salva l'applicazione dal 2020 della misura mondiale basata sul mercato, occorre esentare per il periodo dal 2014 al*

*Emendamento*

*soppresso*

*2020 le emissioni prodotte dai voli da e per i paesi in via di sviluppo la cui percentuale in tonnellate/kilometri di attività del trasporto civile internazionale è inferiore all'1% del gettito totale. I paesi considerati in via di sviluppo ai fini della presente proposta sono quelli che beneficiano, al momento dell'adozione della stessa, di un accesso preferenziale al mercato dell'Unione in conformità del regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, ossia quelli che nel 2013 non sono classificati dalla Banca mondiale come paesi a reddito alto o medio alto.*

Or. en

*Motivazione*

*Il considerando è superfluo per via della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 48**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(10 bis) Fatta salva l'applicazione dal 2020 della misura mondiale basata sul mercato, è opportuno esentare le emissioni prodotte dai voli da e per le regioni ultraperiferiche dell'Unione europea per il periodo dal 2014 al 2020.*

Or. fr

*Motivazione*

*Poiché le regioni ultraperiferiche sono enclave territoriali, quello aereo è un mezzo di trasporto fondamentale per assicurare la mobilità pubblica. Alla luce di ciò, appare necessario preservare la competitività delle rotte aeree verso tali territori.*

**Emendamento 49**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

*(11) 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.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Le emissioni del 2013 dovrebbero essere rendicontate nel 2014, secondo quanto previsto dalla legislazione.*

**Emendamento 50**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016 la Commissione ***deve presentare*** una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio per garantire che si tenga conto degli sviluppi internazionali e che siano affrontate tutte le questioni inerenti all'applicazione della deroga.

*Emendamento*

(12) In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016 la Commissione ***presenta*** una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio per garantire che si tenga conto degli sviluppi internazionali e che siano affrontate tutte le questioni inerenti all'applicazione della deroga.

Or. pl

**Emendamento 51**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016 la Commissione deve presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio *per garantire che si tenga conto degli sviluppi internazionali e che siano affrontate tutte le questioni inerenti all'applicazione della deroga.*

*Emendamento*

(12) In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016 la Commissione deve presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio *sui progressi raggiunti in seno all'ICAO per quanto concerne l'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato.*

Or. en

**Emendamento 52**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

1. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e dell'articolo 14, paragrafo 3, gli Stati membri considerano soddisfatti gli obblighi precisati in tali paragrafi per quanto riguarda:

*Emendamento*

1. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, *dell'articolo 14, paragrafo 3*, e dell'articolo 16, paragrafo 3, gli Stati membri considerano soddisfatti gli obblighi precisati in tali paragrafi per quanto riguarda:

Or. pl

**Emendamento 53**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a)

*Testo della Commissione*

a) tutte le emissioni prodotte **nel** 2013 dai voli da **e** per i paesi non appartenenti **al** SEE;

*Emendamento*

a) tutte le emissioni prodotte **in ogni anno civile tra il 2013 e il 2020 compresi** dai voli da **o** per i paesi non appartenenti **allo spazio economico europeo (SEE)**;

Or. en

*Motivazione*

*Se si amplia l'ambito di applicazione stabilito dalla Commissione dal 2013 al 2020 è possibile effettuare una revisione nel 2016 per valutare l'eventuale modifica del suddetto ambito in occasione della 39a assemblea dell'ICAO.*

**Emendamento 54**  
**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a)

*Testo della Commissione*

a) tutte le emissioni prodotte **nel** 2013 dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

*Emendamento*

a) tutte le emissioni prodotte **in ogni anno civile a partire dal 2013 e fino al 2020 compreso**, dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

Or. en

**Emendamento 55**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a)

*Testo della Commissione*

a) tutte le emissioni prodotte **nel 2013** dai

*Emendamento*

a) tutte le emissioni prodotte **fino al 2020**



voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

Or. fr

*Motivazione*

*I voli da e per i paesi fuori dal SEE dovrebbero essere inclusi nel sistema per lo scambio di quote di emissione solo se vi è stata un'intesa reciproca. Sarebbe irresponsabile per l'UE non rispettare unilateralmente gli impegni assunti in occasione dell'ultima assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2013. Una decisione in questo senso comprometterebbe seriamente la conclusione di un accordo globale ed esporrebbe il settore del trasporto aereo europeo a misure di ritorsione.*

**Emendamento 56**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a)

*Testo della Commissione*

a) tutte le emissioni prodotte **nel** 2013 dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

*Emendamento*

a) tutte le emissioni prodotte **negli anni civili tra il 2013 e il 2016** dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

Or. en

*Motivazione*

*La decisione di sospensione dei termini è stata giusta e fondamentale per raggiungere un accordo globale. La presente direttiva si applica, quindi, fino alla fine del 2016, in vista dell'assemblea dell'ICAO che si terrà in quell'anno.*

**Emendamento 57**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a)

*Testo della Commissione*

a) tutte le emissioni prodotte **nel** 2013 dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

*Emendamento*

a) tutte le emissioni prodotte **in ogni anno civile dal 2013 al 2016** dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

Or. fr

*Motivazione*

*Appare necessario mantenere l'approccio della sospensione dei termini fino al 2016. Per il periodo 2017-2020 occorrerà comunque una fase di valutazione delle varie opzioni. La soluzione più equilibrata sarebbe sicuramente un approccio strettamente limitato ai voli europei interni fino ad almeno il 2016, con un riesame degli accordi nel 2016.*

**Emendamento 58**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a)

*Testo della Commissione*

a) tutte le emissioni prodotte **nel** 2013 dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

*Emendamento*

a) tutte le emissioni prodotte **dal 2013 al 2016** dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE;

Or. el

**Emendamento 59**  
**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera a bis) (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a bis) tutte le emissioni prodotte fino al 2020 dai voli da e per le regioni**

*ultraperiferiche dell'Unione europea;*

Or. fr

*Motivazione*

*Poiché le regioni ultraperiferiche sono enclave territoriali, quello aereo è un mezzo di trasporto fondamentale per assicurare la mobilità pubblica. Alla luce di ciò, appare necessario preservare la competitività delle rotte aeree verso tali territori.*

**Emendamento 60**

**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;***

***soppresso***

Or. fr

*Motivazione*

*I voli da e per i paesi fuori dal SEE dovrebbero essere inclusi nel sistema per lo scambio di quote di emissione solo se vi è stata un'intesa reciproca. Sarebbe irresponsabile per l'UE non rispettare unilateralmente gli impegni assunti in occasione dell'ultima assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2013. Una decisione in questo senso comprometterebbe seriamente la conclusione di un accordo globale ed esporrebbe il settore del trasporto aereo europeo a misure di ritorsione.*

**Emendamento 61**

**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;***

***soppresso***

Or. en

*Motivazione*

*La lettera b) è superflua alla luce della limitazione dell'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE. La decisione di sospensione dei termini è stata giusta e fondamentale per raggiungere un accordo globale. La presente direttiva si applica, quindi, fino alla fine del 2016, in vista dell'assemblea dell'ICAO che si terrà in quell'anno.*

**Emendamento 62**

**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;***

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 63**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;***

***soppresso***

Or. en

*Motivazione*

*Se si amplia l'ambito di applicazione stabilito dalla Commissione dal 2013 al 2020 è possibile effettuare una revisione nel 2016 per valutare l'eventuale modifica del suddetto ambito in occasione della 39a assemblea dell'ICAO.*

**Emendamento 64**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il **2020**, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate

b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il **2016**, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate

conformemente al paragrafo 6;

conformemente al paragrafo 6;

Or. en

*Motivazione*

*Dal 2017 e fino a quando non sarà attuata una misura mondiale basata sul mercato (MBM), il sistema ETS del trasporto aereo dovrebbe coprire il 50% dei voli in entrata e in uscita, mentre la regolamentazione della parte restante dovrebbe competere all'altro paese.*

**Emendamento 65**

**Spyros Danellis**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il **2020**, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;

*Emendamento*

b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il **2016**, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;

Or. en

*Motivazione*

*La soluzione ibrida del modello di "spazio aereo" va applicata soltanto fino a quando non entrerà in vigore un accordo vincolante a livello globale. Dopodiché l'UE potrà modificare opportunamente le proprie disposizioni. Se nell'assemblea del 2016 dell'ICAO non si dovesse pervenire a un simile accordo, occorrerà applicare un sistema con una copertura migliore e un'integrità ambientale rafforzata (50-50), che riguarda le questioni sulla sovranità menzionate.*

**Emendamento 66**

**Gilles Pargneaux**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

(b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il **2014** e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;

*Emendamento*

(b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il **2017** e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;

Or. fr

*Motivazione*

*Per il periodo 2017-2020 occorre comunque una fase di valutazione per le varie opzioni. La soluzione più equilibrata sarebbe sicuramente un approccio strettamente limitato ai voli europei interni fino al più tardi al 2016, con un riesame nel 2016.*

**Emendamento 67**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b)

*Testo della Commissione*

(b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater, **oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;**

*Emendamento*

(b) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2014 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni verificate di tali voli indicate nell'allegato II quater;

Or. pl

**Emendamento 68**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b bis) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE dal 2017, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote rispetto al 50% delle emissioni verificate di tali voli;***

Or. en

*Motivazione*

*Dal 2017 e fino a quando non verranno attuate le misure globali basate sul mercato (MBM), il sistema ETS del trasporto aereo dovrebbe coprire il 50% dei voli in entrata e in uscita, mentre la regolamentazione della parte restante dovrebbe competere all'altro paese.*

**Emendamento 69**  
**Spyros Danellis**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b bis) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2017 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti al 50% delle emissioni verificate di tali voli, qualora in seno alla 39<sup>a</sup> Assemblea dell'ICAO non si dovesse trovare un accordo su una misura globale basata sul mercato che si applichi alla maggior parte delle emissioni del trasporto aereo internazionale e che abbia***



*efficacia dal 2020;*

Or. en

*Motivazione*

*La soluzione ibrida del modello di "spazio aereo" va applicata soltanto fino a quando non entrerà in vigore un accordo vincolante a livello globale. Dopodiché l'UE può opportunamente modificare le proprie disposizioni. Se nell'Assemblea del 2016 dell'ICAO non si dovesse pervenire a un simile accordo, occorre applicare un sistema con una copertura migliore e un'integrità ambientale rafforzata (50-50), che affronterà comunque le questioni in materia di sovranità menzionate.*

**Emendamento 70**

**Spyros Danellis**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b ter) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile tra il 2017 e il 2020, se l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti conformemente al paragrafo 1, lettera b, soltanto qualora in seno alla 39<sup>a</sup> Assemblea dell'ICAO si stato trovato un accordo su una misura globale basata sul mercato che si applichi alla maggior parte delle emissioni del trasporto aereo internazionale e che abbia efficacia dal 2020;*

Or. en

*Motivazione*

*La soluzione ibrida del modello di "spazio aereo" va applicata soltanto fino a quando non entri in vigore un accordo vincolante a livello globale. Dopodiché l'UE può opportunamente modificare le proprie disposizioni. Se nell'Assemblea del 2016 dell'ICAO non si dovesse pervenire a un simile accordo, occorre applicare un sistema con una copertura migliore e un'integrità ambientale rafforzata (50-50), che affronterà comunque le questioni in materia di sovranità menzionate.*

**Emendamento 71**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera c)

*Testo della Commissione*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile **fino al 2020**, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile **nell'anno** civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

*Emendamento*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile **tra il 2013 e il 2016**, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile **in tale anno** civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

Or. en

*Motivazione*

*La decisione di sospensione dei termini è giusta e fondamentale per raggiungere un accordo globale. La presente direttiva si applica, quindi, fino alla fine del 2016, in vista dell'assemblea dell'ICAO che si terrà in quell'anno.*

**Emendamento 72**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera c)

*Testo della Commissione*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile fino al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

*Emendamento*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile **nel periodo dal 2013** fino al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

Or. pl

**Emendamento 73**  
**Françoise Grossetête**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera c)

*Testo della Commissione*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile fino al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a **1 000** tonnellate;

*Emendamento*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile fino al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a **10 000** tonnellate ***emesse nei voli nel SEE***;

Or. fr

*Motivazione*

*Gli operatori commerciali e non commerciali non devono essere trattati in modo diverso. I primi sono oggetto di un'esenzione quando ogni anno le emissioni sono inferiori a 10 000 tonnellate di CO<sub>2</sub>, e la stessa soglia va applicata agli operatori non commerciali.*

**Emendamento 74**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003//87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera c)

*Testo della Commissione*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile fino al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

*Emendamento*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile fino al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate ***e l'operatore ha apportato un contributo equivalente al Fondo verde per il clima istituito***

*nell'ambito dell'UNFCC e corrispondente a 10€/tonnellata di CO2 nel 2014 con un aumento di 3€ ogni anno;*

Or. en

*Motivazione*

*L'esenzione per gli operatori non commerciali, ossia per gli aeromobili d'affari è accettabile solo se sono soggetti a un contributo analogo da corrispondere al Fondo verde per il clima UNFCCC. Il prezzo proposto è basato su uno degli scenari di prezzo della Commissione indicati nella valutazione d'impatto della proposta MRV per il settore del trasporto marittimo.*

**Emendamento 75**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera c)

*Testo della Commissione*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile **fino** al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

*Emendamento*

(c) le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile **dal 2013 incluso** al 2020, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

Or. en

*Motivazione*

*Ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14 relativi ai crediti dei progetti, al trasferimento e alla restituzione delle quote e al MRV, le emissioni verificate dovrebbero essere considerate emissioni connesse all'ambito ridotto.*

**Emendamento 76**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

PE526.175v01-00

36/58

AM\1013974IT.doc

Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28bis – paragrafo 1 – lettera c bis) (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(c bis) la restituzione, prima del 31 dicembre 2013, delle quote corrispondenti alle emissioni verificate del 2012;***

Or. fr

*Motivazione*

*La clausola in oggetto mira a regolarizzare la situazione degli operatori aerei che hanno restituito le loro quote dopo il termine del 30 aprile 2013, tenendo conto delle modifiche apportate alle norme mediante la decisione n. 377/2013/UE e della proposta in esame che modifica la direttiva 2003/87/CE.*

**Emendamento 77**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera d)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(d) la restituzione delle quote corrispondenti alle emissioni verificate nel 2013 prodotte dai voli tra i paesi 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.

(d) la restituzione delle quote corrispondenti alle emissioni verificate nel 2013 prodotte dai voli tra i paesi 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 2014.

Or. en

**Emendamento 78**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28bis – paragrafo 1 – lettera d bis) (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(d bis) le emissioni prodotte dai voli da e per paesi in via di sviluppo la cui percentuale di gettito totale in tonnellate/kilometri derivante dall'attività del trasporto civile internazionale è inferiore all'1%.*

Or. pl

**Emendamento 79**  
**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Le emissioni verificate di cui al paragrafo 1, lettera b), calcolate conformemente all'allegato II quater sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14.*

*soppresso*

Or. fr

*Motivazione*

*Soppresso in conseguenza dell'ambito di applicazione limitato della direttiva e conformemente alla soppressione dell'articolo 28bis, paragrafo 1, lettera b).*

**Emendamento 80**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 2

PE526.175v01-00

38/58

AM\1013974IT.doc

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Le emissioni verificate di cui al paragrafo 1, lettera b), calcolate conformemente all'allegato II quater sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14.*** **soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Il testo è superfluo in quanto limita l'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE dove si applica la normale comunicazione delle emissioni effettive.*

**Emendamento 81**  
**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Le emissioni verificate di cui al paragrafo 1, lettera b), calcolate conformemente all'allegato II quater sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14.*** **soppresso**

Or. en

**Emendamento 82**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Le emissioni verificate di cui al paragrafo 1, lettera **b**), **calcolate conformemente all'allegato II quater** sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14.

*Emendamento*

Le emissioni verificate di cui al paragrafo 1, lettera **a**), sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14.

Or. en

*Motivazione*

*Ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14 relativi ai crediti dei progetti, al trasferimento e alla restituzione delle quote e al MRV, le emissioni verificate dovrebbero essere considerate emissioni connesse all'ambito ridotto.*

**Emendamento 83**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 1

*Testo della Commissione*

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 da a) a c), sono ridotte in proporzione alla riduzione dell'obbligo di restituzione di cui alle suddette lettere del paragrafo 1.

*Emendamento*

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 da a) a **b**), sono ridotte in proporzione alla riduzione dell'obbligo di restituzione di cui alle suddette lettere del paragrafo 1.

Or. en

**Emendamento 84**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**



Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 1

*Testo della Commissione*

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 da a) a c), **sono ridotte in proporzione alla riduzione dell'obbligo di restituzione di cui alle suddette lettere del paragrafo 1.**

*Emendamento*

2. In deroga all'articolo 3 sexies, paragrafo 5, e all'articolo 3 septies, le quote **non sono** assegnate a titolo gratuito all'operatore aereo che beneficia delle deroghe di cui al paragrafo 1, lettere da a) a c).

Or. en

*Motivazione*

*Nell'ambito del sistema ETS il settore del trasporto aereo riceve una percentuale di quote a titolo gratuito molto più elevata rispetto agli altri settori. La percezione di quote gratuite è talmente vantaggiosa che alcuni operatori non hanno interrotto i termini nel 2012 e hanno continuato a ricevere integralmente la propria parte di quote. Inoltre le compagnie aeree hanno scaricato sui clienti l'intero costo del carbonio, indipendentemente dalle quote ricevute a titolo gratuito. La riduzione della portata del sistema dovrebbe essere utilizzata per eliminare alcune delle opportunità in eccesso in grado di generare profitti fortuiti.*

**Emendamento 85**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 2

*Testo della Commissione*

Per quanto concerne l'attività dal 2013 al **2020**, gli Stati membri pubblicano il numero di quote gratuite di trasporto aereo assegnate a ciascun operatore entro il [OPOCE: inserire una data **4** mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].

*Emendamento*

Per quanto concerne l'attività **negli anni civili** dal 2013 al **2016**, gli Stati membri pubblicano il numero di quote gratuite di trasporto aereo assegnate a ciascun operatore entro il [OPOCE: inserire una data **x** mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].

Or. en

## Motivazione

*La decisione di sospensione dei termini è giusta e fondamentale per raggiungere un accordo globale. La presente direttiva si applica, quindi, fino alla fine del 2016, in vista dell'assemblea dell'ICAO che si terrà in quell'anno.*

### **Emendamento 86**

**Martin Callanan**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

Per quanto concerne l'attività dal 2013 al 2020, gli Stati membri pubblicano il numero di quote gratuite di trasporto aereo assegnate a ciascun operatore entro il [OPOCE: inserire una data **4** mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].

#### *Emendamento*

Per quanto concerne l'attività dal 2013 al 2020, gli Stati membri pubblicano il numero di quote gratuite di trasporto aereo assegnate a ciascun operatore entro il [OPOCE: inserire una data **8** mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].

Or. en

## Motivazione

*Occorre un termine più lungo se lo strumento giuridico è una direttiva modificante.*

### **Emendamento 87**

**Jolanta Emilia Hibner**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 2 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**2 bis. Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione calcola le quote percentuali per i singoli operatori, espresse in tonnellate/kilometri**

*comunicati nel 2010, corrispondenti alle emissioni non soggette a esenzione a norma del paragrafo 1, lettere da a) a c). I dati calcolati in conformità del presente paragrafo vengono trasmessi agli Stati membri unicamente attraverso le agenzie amministrative da tali Stati.*

Or. pl

**Emendamento 88**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

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 complessive rilasciate.

*Emendamento*

3. In deroga all'articolo 3 quinquies, **il gruppo di quote da mettere** all'asta **dagli Stati membri viene** ridotto in proporzione alla riduzione del numero totale di quote complessive rilasciate.

Or. pl

**Emendamento 89**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

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 complessive rilasciate.**

*Emendamento*

3. In deroga all'articolo 3 quinquies, gli Stati membri **non** mettono all'asta quote del trasporto aereo.

*Motivazione*

*Il mercato ETS è inondato da un eccesso di offerta e fino a quando gli Stati membri non decideranno di destinare le entrate al finanziamento dell'azione per il clima nei paesi in via di sviluppo è necessario sospendere la messa all'asta delle quote del trasporto aereo.*

**Emendamento 90**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

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 2013 al **2020** è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni ad esso attribuite per il trasporto aereo risultante dall'applicazione dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, lettere da a) a c).

*Emendamento*

4. In deroga all'articolo 3 quinquies, paragrafo 3, il numero di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta per il periodo **concernente gli anni civili** dal 2013 al **2016** è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni ad esso attribuite per il trasporto aereo risultante dall'applicazione dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, lettere da a) a c).

*Motivazione*

*La decisione di sospensione dei termini è giusta e fondamentale per raggiungere un accordo globale. La presente direttiva si applica, quindi, fino alla fine del 2016, in vista dell'assemblea dell'ICAO che si terrà in quell'anno.*

**Emendamento 91**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

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 2013 al 2020 è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni ad esso attribuite per il trasporto aereo risultante dall'applicazione dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, lettere da a) a c).

*Emendamento*

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 2013 al 2020 è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni ad esso attribuite per il trasporto aereo risultante dall'applicazione dell'articolo 28 bis, paragrafo 1, lettere da a) a c) **ed e**).

Or. pl

**Emendamento 92**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

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 2013 al 2020 è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni ad esso attribuite per il trasporto aereo risultante dall'applicazione **dell'articolo 28 bis**, paragrafo 1, lettere da a) a c).

*Emendamento*

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 2013 al 2020 è ridotto in modo da corrispondere alla quota di emissioni ad esso attribuite per il trasporto aereo risultante dall'applicazione **del** paragrafo 1, lettere da a) a c) **del presente articolo**.

Or. en

*Motivazione*

*La modifica è coerente con gli emendamenti relativi all'articolo 28 bis, paragrafo 1, lettere da a) a c).*

**Emendamento 93**  
**Eija-Riitta Korhola**

## Proposta di direttiva

### Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. 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, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando **uno strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con** i dati provenienti dal **proprio** dispositivo di supporto all'ETS e gli Stati membri possono applicare procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali purché garantiscano una precisione non inferiore a quella assicurata dal suddetto strumento.

#### *Emendamento*

5. 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, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando i dati provenienti dal dispositivo di supporto all'ETS **di Eurocontrol** e gli Stati membri possono applicare procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali purché garantiscano una precisione non inferiore a quella assicurata dal suddetto strumento.

Or. en

#### *Motivazione*

*Il ruolo dello strumento per emettitori di entità ridotta non è chiarissimo in tale contesto, in quanto la comunicazione sulle emissioni può essere ricevuta dal dispositivo di supporto all'ETS se il vettore dispone di una licenza d'uso del programma.*

## Emendamento 94

Gilles Pargneaux

## Proposta di direttiva

### Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. 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, le sue

#### *Emendamento*

5. 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, **dopo aver**

PE526.175v01-00

46/58

AM\1013974IT.doc

emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando uno strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS e gli Stati membri possono applicare procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali purché garantiscano una precisione non inferiore a quella assicurata dal suddetto strumento.

*tenuto conto delle disposizioni del paragrafo 1, lettera a), del presente articolo*, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando uno strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS e gli Stati membri possono applicare procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali purché garantiscano una precisione non inferiore a quella assicurata dal suddetto strumento.

Or. fr

**Emendamento 95**  
**Jolanta Emilia Hibner**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***6. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, per quanto concerne i voli da e per i paesi non appartenenti al SEE, l'operatore aereo può scegliere di non comunicare i dati sulle emissioni utilizzando le percentuali di cui all'allegato II quater, affinché siano le autorità competenti a calcolare tali emissioni. Il calcolo tiene conto delle cifre ricavate applicando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. L'autorità competente comunica tale calcolo alla Commissione. Le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli***

***soppresso***

*articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.*

Or. pl

**Emendamento 96**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***6. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, per quanto concerne i voli da e per i paesi non appartenenti al SEE, l'operatore aereo può scegliere di non comunicare i dati sulle emissioni utilizzando le percentuali di cui all'allegato II quater, affinché siano le autorità competenti a calcolare tali emissioni. Il calcolo tiene conto delle cifre ricavate applicando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. L'autorità competente comunica tale calcolo alla Commissione. Le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.***

***soppresso***

Or. en

*Motivazione*

*Non più necessario per un'applicazione all'interno del SEE.*

**Emendamento 97**  
**Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

PE526.175v01-00

48/58

AM\1013974IT.doc



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, per quanto concerne i voli da e per i paesi non appartenenti al SEE, l'operatore aereo può scegliere di non comunicare i dati sulle emissioni utilizzando le percentuali di cui all'allegato II quater, affinché siano le autorità competenti a calcolare tali emissioni. Il calcolo tiene conto delle cifre ricavate applicando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. L'autorità competente comunica tale calcolo alla Commissione. Le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.**

**soppresso**

Or. fr

*Motivazione*

*Soppresso in conseguenza dell'ambito di applicazione limitato della direttiva e conformemente alla soppressione dell'articolo 28bis, paragrafo 1, lettera b).*

**Emendamento 98**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, per quanto concerne i voli da e per i paesi non appartenenti al SEE, l'operatore aereo**

**soppresso**

*può scegliere di non comunicare i dati sulle emissioni utilizzando le percentuali di cui all'allegato II quater, affinché siano le autorità competenti a calcolare tali emissioni. Il calcolo tiene conto delle cifre ricavate applicando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. L'autorità competente comunica tale calcolo alla Commissione. Le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.*

Or. en

#### *Motivazione*

*L'ETS ha introdotto un sistema di misurazione, rendicontazione e verifica per il settore del trasporto aereo europeo e non solo. Le informazioni sono state determinanti per la riduzione del consumo di carburante da parte degli operatori.*

#### **Emendamento 99** **Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

*6. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, per quanto concerne i voli da e per i paesi non appartenenti al SEE, l'operatore aereo può scegliere di non comunicare i dati sulle emissioni utilizzando le percentuali di cui all'allegato II quater, affinché siano le autorità competenti a calcolare tali emissioni. Il calcolo tiene conto delle cifre ricavate applicando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol*

#### *Emendamento*

*soppresso*

*con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. L'autorità competente comunica tale calcolo alla Commissione. Le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.*

Or. en

*Motivazione*

*Il paragrafo è superfluo in quanto limita l'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE dove si applica il normale obbligo di comunicazione.*

**Emendamento 100**

**Holger Kraemer**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28bis – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*6. In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, per quanto concerne i voli da e per i paesi non appartenenti al SEE, l'operatore aereo può scegliere di non comunicare i dati sulle emissioni utilizzando le percentuali di cui all'allegato II quater, affinché siano le autorità competenti a calcolare tali emissioni. Il calcolo tiene conto delle cifre ricavate applicando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato dalla Commissione e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. L'autorità competente comunica tale calcolo alla Commissione. Le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.*

*soppresso*

**Emendamento 101**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 7 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Nel caso in cui non si applichi una misura mondiale dal 2020, tale relazione indica il campo di applicazione ritenuto adeguato per coprire le emissioni prodotte dall'attività da e per i paesi non appartenenti al SEE a partire dal 2020 nell'assenza prolungata di una siffatta misura a livello mondiale.* Nella relazione la Commissione indica anche le soluzioni ad altri eventuali problemi che possono sorgere dall'applicazione dei paragrafi da 1 a 4, avendo cura di garantire il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta.

*Emendamento*

*Tale relazione indica e, se del caso, propone il campo di applicazione ritenuto adeguato per coprire le emissioni prodotte dall'attività da o per i paesi non appartenenti al SEE a partire dal 2017.* Nella relazione la Commissione indica anche le soluzioni ad altri eventuali problemi che possono sorgere dall'applicazione dei paragrafi da 1 a 4, avendo cura di garantire il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta.

*Motivazione*

*Il riesame del 2016 condotto dalla Commissione dovrebbe prendere in considerazione i progressi compiuti dopo l'assemblea dell'ICAO del 2016 e, se del caso, effettuare nuove proposte in materia di ETS nel settore del trasporto aereo.*

**Emendamento 102**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 7 – comma 2

*Testo della Commissione*

Nel caso in cui non si applichi una misura mondiale dal 2020, ***tale relazione indica il campo di applicazione ritenuto adeguato per coprire le emissioni prodotte dall'attività da e per i paesi non appartenenti al SEE a partire dal 2020 nell'assenza prolungata di una siffatta misura a livello mondiale. Nella relazione la Commissione indica anche le soluzioni ad altri eventuali problemi che possono sorgere dall'applicazione dei paragrafi da 1 a 4, avendo cura di garantire il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta.***

*Emendamento*

Nel caso in cui non si applichi una misura mondiale dal 2020 ***con una equivalente integrità ambientale, permane la possibilità di applicare le deroghe di cui al paragrafo 1, lettera c bis).***

Or. en

*Motivazione*

*Se dal 2020 non verranno attuate misure globali basate sul mercato aventi un'analogia integrità ambientale, il sistema ETS del trasporto aereo dell'UE dovrebbe coprire il 50% dei voli in entrata e in uscita, mentre la regolamentazione della parte restante dovrebbe competere all'altro paese.*

**Emendamento 103**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 1**  
Direttiva 2003/87/CE  
Articolo 28 bis – paragrafo 7 – comma 2

*Testo della Commissione*

***Nel caso in cui non si applichi una misura mondiale dal 2020, tale relazione indica il campo di applicazione ritenuto adeguato per coprire le emissioni prodotte dall'attività da e per i paesi non appartenenti al SEE a partire dal 2020 nell'assenza prolungata di una siffatta misura a livello mondiale. Nella relazione la Commissione indica anche le soluzioni***

*Emendamento*

***Nella relazione la Commissione indica e, se del caso, propone di estendere la copertura delle emissioni prodotte dalle attività da e per i paesi non appartenenti al SEE a partire dal 2017 in avanti. Nella relazione la Commissione indica anche le soluzioni ad altri eventuali problemi che possono sorgere dall'applicazione dei paragrafi da 1 a 4, avendo cura di garantire***

ad altri eventuali problemi che possono sorgere dall'applicazione dei paragrafi da 1 a 4, avendo cura di garantire il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta.

il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta.

Or. fr

*Motivazione*

*Il riesame condotto nel 2016 dovrà condurre a una riconsiderazione di tutti gli aspetti degli accordi e della loro applicazione a decorrere dal 2017, e non solo in termini di copertura, basandosi sull'esito dell'assemblea dell'ICAO (non solo se non si applica una misura globale dal 2020).*

**Emendamento 104**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 2**

*Testo della Commissione*

*(2) Gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato della presente direttiva.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Non è più necessario per un'applicazione all'interno del SEE.*

**Emendamento 105**  
**Eija-Riitta Korhola**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 2**

*Testo della Commissione*

*(2) Gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato della presente direttiva.*

*Emendamento*

*soppresso*

*Motivazione*

*Il punto non è necessario in quanto limita l'ambito di applicazione della direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.*

**Emendamento 106**

**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 2**

*Testo della Commissione*

*(2) Gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato della presente direttiva.*

*Emendamento*

*soppresso*

**Emendamento 107**

**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1**

*Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il [OPOCE: inserire la data - ultimo giorno del **terzo** mese successivo alla data di entrata in vigore] le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

*Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il [OPOCE: inserire la data - ultimo giorno del **sesto** mese successivo alla data di entrata in vigore] le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

*Motivazione*

*Occorre un termine più lungo se lo strumento giuridico è una direttiva modificante.*

**Emendamento 108**  
**Holger Krahmer**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato**  
Direttiva 2003/87/CE  
Allegato II quater

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 109**  
**Martin Callanan**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato**  
Direttiva 2003/87/CE  
Allegato II quater

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Tale allegato non è più necessario per un'applicazione all'interno del SEE.*

**Emendamento 110**  
**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato**  
Direttiva 2003/87/CE  
Allegato II quater – paragrafo 3



*Testo della Commissione*

Y = la parte dell'ortodromia del volo definito in Z tra l'aerodromo di riferimento dei paesi membri del SEE e il primo punto su questa rotta a **12** miglia nautiche dal punto più distante dei paesi membri del SEE, ad esclusione delle zone dei paesi terzi e delle zone marittime superiori a 400 miglia nautiche situate tra i paesi membri del SEE.

*Emendamento*

Y = la parte dell'ortodromia del volo definito in Z tra l'aerodromo di riferimento dei paesi membri del SEE e il primo punto su questa rotta a **200** miglia nautiche dal punto più distante dei paesi membri del SEE, ad esclusione delle zone dei paesi terzi e delle zone marittime superiori a 400 miglia nautiche situate tra i paesi membri del SEE.

Or. en

*Motivazione*

*Il perimetro di 12 miglia nautiche proposto è artificialmente basso per le attività del trasporto aereo. Duecento miglia rappresentano la distanza della zona economica esclusiva del SEE.*

**Emendamento 111**

**Satu Hassi**

**Proposta di direttiva**

**Allegato 1 – paragrafo 1**

Direttiva 2003/87/CE

Allegato II quater – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

Per il periodo compreso tra il 2014 e il **2020** e fatta salva la misura mondiale basata sul mercato in applicazione dal 2020, è pari a zero la percentuale applicabile ai voli tra i paesi membri del SEE e i paesi in via sviluppo la cui percentuale in tonnellate/kilometri di attività del trasporto civile internazionale è inferiore all'1% del gettito totale. I paesi considerati in via di sviluppo ai fini della presente proposta sono quelli che beneficiano, al momento dell'adozione della stessa, di un accesso preferenziale al mercato dell'Unione in conformità del regolamento (UE) n. 978/2012 del

*Emendamento*

Per il periodo compreso tra il 2014 e il **2016** e fatta salva la misura mondiale basata sul mercato in applicazione dal 2020, è pari a zero la percentuale applicabile ai voli tra i paesi membri del SEE e i paesi in via sviluppo la cui percentuale in tonnellate/kilometri di attività del trasporto civile internazionale è inferiore all'1% del gettito totale. I paesi considerati in via di sviluppo ai fini della presente proposta sono quelli che beneficiano, al momento dell'adozione della stessa, di un accesso preferenziale al mercato dell'Unione in conformità del regolamento (UE) n. 978/2012 del

Parlamento europeo e del Consiglio, ossia quelli che nel 2013 non sono classificati dalla Banca mondiale come paesi a reddito alto o medio alto.]

Parlamento europeo e del Consiglio, ossia quelli che nel 2013 non sono classificati dalla Banca mondiale come paesi a reddito alto o medio alto.]

Or. en