



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

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

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità, in vista dell'attuazione, entro il 2020, di un accordo internazionale che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato da applicarsi alle emissioni del trasporto aereo internazionale
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

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

Relatore: Peter Liese

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	21

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità, in vista dell'attuazione, entro il 2020, di un accordo internazionale che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato da applicarsi alle emissioni del trasporto aereo internazionale (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0722),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0374/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del ... ²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0000/2013),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C ... (Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

² GU C ... (Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

Emendamento 1

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 Consiglio⁴ 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.

⁴ 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, ***al fine di conservare lo slancio raggiunto all'assemblea dell'ICAO del 2013 e facilitare i progressi alla prossima assemblea del 2016***, è opportuno considerare temporaneamente soddisfatti, ***per il periodo fino al 2016***, gli obblighi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ 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.

⁴ 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

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Al fine di promuovere la fiducia internazionale nel sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'Unione, i proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote o un importo equivalente, qualora lo impongano superiori principi di bilancio degli Stati membri, quali l'unità e l'universalità, dovrebbero essere utilizzati per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, per finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini della mitigazione e dell'adattamento e per coprire i costi di gestione del sistema ETS dell'Unione. I proventi derivanti dalla vendita all'asta dovrebbero inoltre essere utilizzati per sistemi di trasporto a basse emissioni. Essi dovrebbero, in particolare, essere utilizzati per finanziare i contributi al Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili e il Fondo verde per il clima nel quadro dell'UNFCCC, nonché misure intese a prevenire la deforestazione e ad agevolare l'adattamento nei paesi in via di sviluppo. Nell'ambito di un accordo su una misura mondiale basata sul mercato (MBM), efficace e basata sulle rotte, con un considerevole potenziale di riduzione dell'impatto climatico del trasporto aereo, l'Unione dovrebbe inoltre impegnarsi a destinare i proventi derivanti da tale misura al Fondo verde per il clima nel quadro dell'UNFCCC, così da riflettere il principio delle responsabilità comuni ma differenziate e delle rispettive capacità, e partecipare agli sforzi internazionali volti a finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini della riduzione delle emissioni dei

gas a effetto serra imputabili al trasporto aereo.

Or. en

Justification

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Emendamento 3

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 **tre** anni che precedono ***la conclusione di un accordo, in occasione della 39^a assemblea dell'ICAO nel 2016, su una MBM globale 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 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 **2016**.

Motivazione

L'emendamento sottolinea che non tutti i tipi di MBM sono accettabili; una MBM deve essere giuridicamente vincolante e applicabile alla maggior parte delle emissioni.

Emendamento 4**Proposta di direttiva****Considerando 4***Testo della Commissione*

(4) Le deroghe di cui alla presente direttiva tengono conto dell'esito dei contatti bilaterali e multilaterali con i paesi terzi, che la Commissione continuerà ad intrattenere a nome dell'Unione.

Emendamento

(4) Le deroghe di cui alla presente direttiva tengono conto dell'esito dei contatti bilaterali e multilaterali con i paesi terzi, che la Commissione continuerà ad intrattenere a nome dell'Unione. ***Tali deroghe riguardano solo le emissioni legate alle attività del trasporto aereo fino al 2016 e sono previste dall'Unione al fine di facilitare un accordo, in occasione della 39^a assemblea dell'ICAO, per l'adozione di una MBM globale ratificabile. Ulteriori misure legislative potrebbero essere appropriate solo se tale misura sarà adottata nel 2016. A tal fine, in seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016, la Commissione dovrebbe presentare una relazione completa al Parlamento europeo e al Consiglio e, se del caso, proporre rapidamente misure in linea con i risultati.***

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 5

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

(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 dal 2014 **al 2016**, per lasciare agli operatori il tempo necessario a comprenderne i meccanismi all'atto di programmare le loro attività di volo.

Or. en

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 6

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 **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

Emendamento

(10) Fatta salva l'applicazione dal 2020 della misura mondiale basata sul mercato, occorre esentare per il periodo dal 2014 al **2016** 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.

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

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

11 bis. L'efficacia ambientale dell'inclusione del trasporto aereo nel sistema ETS è stata ridotta a causa del ridimensionamento dell'ambito di applicazione geografico. A tal fine, e in linea con la politica di riduzione per tutti gli altri settori, a partire dal 2015 la percentuale di quote di emissioni vendute all'asta dovrebbe essere del 40%, come nel caso delle vendite all'asta negli altri settori. È necessario applicare un fattore di riduzione lineare conforme a quello degli altri settori.

Or. en

Motivazione

Con un ambito di applicazione limitato, l'effetto ambientale del sistema ETS viene drasticamente ridotto; di conseguenza, l'aumento delle vendite all'asta e la riduzione del massimale potrebbero in parte compensare tale riduzione.

Emendamento 8

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

soppresso

Or. en

Motivazione

Collegato all'emendamento relativo al considerando 4.

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 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

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati

internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 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 **2016**, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

Or. en

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 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 *le* attività 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 4 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].

Or. en

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La riserva speciale di cui all'articolo 3 septies è ridotta in modo da essere mantenuta al 3%. Eventuali rimanenze sono cancellate.

Or. en

Motivazione

La riserva speciale dovrebbe essere mantenuta al 3% del numero di quote di emissioni in circolazione, dato che l'ambito di applicazione della direttiva è stato ridotto. Al fine di assicurare un vantaggio ambientale più vicino a quello previsto dal sistema ETS originario, tutte le quote lasciate nella riserva speciale dopo la distribuzione ai nuovi entranti dovrebbero essere cancellate anziché messe all'asta dagli Stati membri con un conseguente aumento delle emissioni.

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 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 **2016** 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).

Or. en

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente **le azioni volte ad attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2020, insieme ad eventuali proposte.**

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

Emendamento

7. In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente **i risultati ottenuti. Qualora si concordi una MBM globale ratificabile, detta relazione include, se del caso, proposte in risposta a tali sviluppi.**

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 **2016** 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."

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."

Or. en

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quater – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

L'articolo 3 quater, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

"2. A decorrere dal 1° gennaio 2013 e per un periodo di due anni, la quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei corrisponde al 95% delle emissioni storiche del trasporto aereo moltiplicato per il numero di anni che costituiscono il periodo.

A decorrere dal 1° gennaio 2015, tali quote sono ridotte di un fattore lineare dell'1,74% per ogni anno civile. Tale percentuale può essere rivista nell'ambito del riesame generale della presente direttiva."

Or. en

Motivazione

Mentre gli altri settori che rientrano nel sistema ETS devono ridurre le loro emissioni del 21% entro il 2020, la riduzione prevista per il settore del trasporto aereo è soltanto del 5%, contrariamente alla posizione espressa dal Parlamento europeo durante i negoziati del 2008. Il Parlamento europeo ha sempre chiesto che tutti i settori siano trattati allo stesso modo. L'efficacia ambientale del sistema ETS nell'ambito del trasporto aereo risulta significativamente ridotta a causa del limitato ambito di applicazione. Per ottenere una maggiore integrità ambientale del sistema ETS, il fattore lineare dell'1,74% si applica per ogni anno al fine di pervenire alla parità di trattamento di tutti i settori nell'ambito del sistema ETS.

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 ter (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

L'articolo 3 quinquies, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

"2. A decorrere dal 1° gennaio 2013 e per un periodo di due anni è messo all'asta il 15% delle quote. A decorrere dal 1° gennaio 2015 è messo all'asta il 40% delle quote. Quest'ultima percentuale può essere aumentata nel quadro del riesame generale della presente direttiva."

Or. en

Motivazione

Mentre la media delle quote messe all'asta in altri settori è del 40% (nella rilocalizzazione delle emissioni di carbonio il 100% è la norma e il parametro di riferimento) la percentuale nel settore del trasporto aereo è soltanto del 15%. Tale situazione è da tempo oggetto di critiche. Dal momento che tutti i voli nello spazio aereo dell'Unione sono soggetti al sistema ETS, il trasporto aereo non può essere considerato come un classico settore soggetto alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Con un ambito di applicazione limitato, l'effetto ambientale del sistema ETS viene drasticamente ridotto; di conseguenza, l'incremento delle quote da mettere all'asta potrebbe in parte compensare tale situazione.

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 quater (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

L'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, è sostituito dal seguente:

"4. Gli Stati membri utilizzano i proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote per contribuire agli sforzi volti a far fronte ai cambiamenti climatici, segnatamente a livello internazionale, a ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, a favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nei paesi in via di sviluppo, nonché a finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini della mitigazione e dell'adattamento tra cui, in particolare, nei settori dell'aeronautica e del trasporto aereo. I proventi derivanti dalla vendita all'asta sono inoltre utilizzati per sistemi di trasporto a basse emissioni, nonché per finanziare i contributi al Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili e al Fondo verde per il clima nel quadro dell'UNFCCC, come pure le misure intese a prevenire la deforestazione.

Gli Stati membri informano periodicamente la Commissione delle iniziative adottate a norma del primo comma."

Or. en

Justification

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate

fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 2003/87/CE

Allegato II quater – tabella – riga 37

Testo della Commissione

CINA, compresi HONG KONG, MACAO
e TAIWAN

Emendamento

CINA, compresi HONG KONG *e*
MACAO

Or. en

Motivazione

Taiwan dovrebbe figurare come destinazione a sé stante e non come parte della voce relativa alla Cina.

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 2003/87/CE

Allegato II quater – tabella – riga 147 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

TW TAIWAN

Or. en

Motivazione

Taiwan dovrebbe figurare come destinazione a sé stante e non come parte della voce relativa alla Cina.

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Allegato

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

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.

Or. en

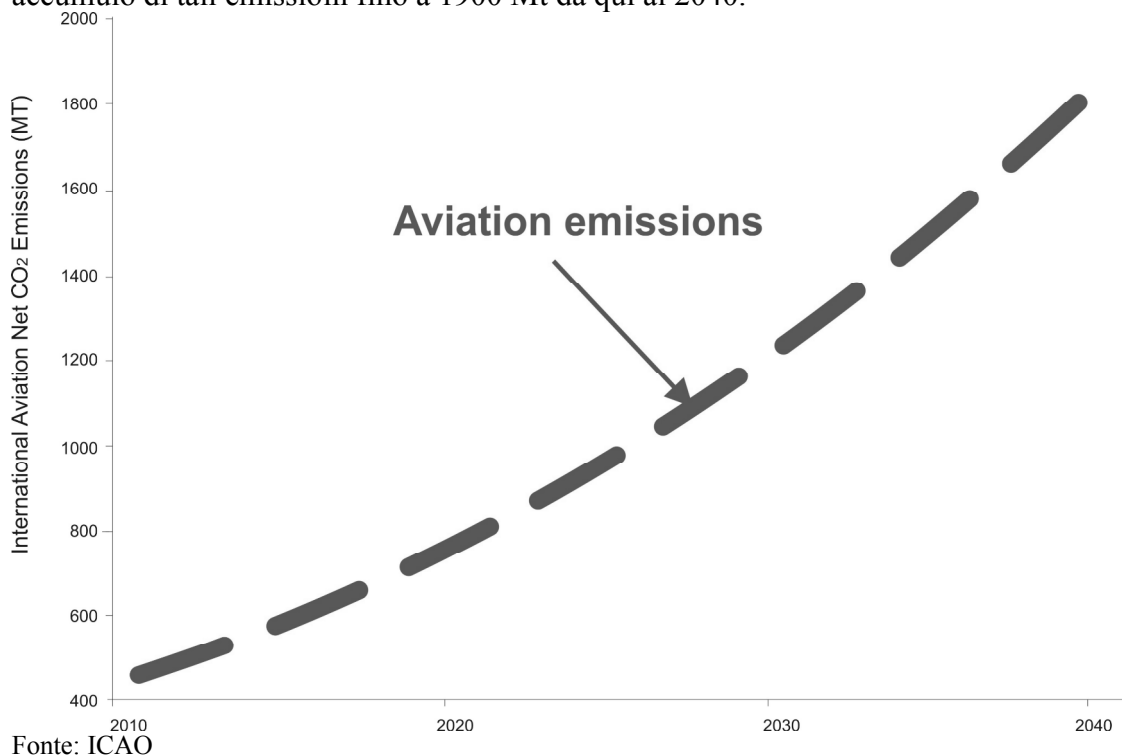
Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. A seguito delle conclusioni dell'ICAO nel 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare, se del caso, le nuove misure necessarie per riflettere gli esiti dei negoziati internazionali. Poiché l'attuale deroga scade alla fine del 2016, i legislatori dispongono di tempo sufficiente per concludere ogni ulteriore procedura di codecisione che potrebbe essere necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è nell'aprile 2018.

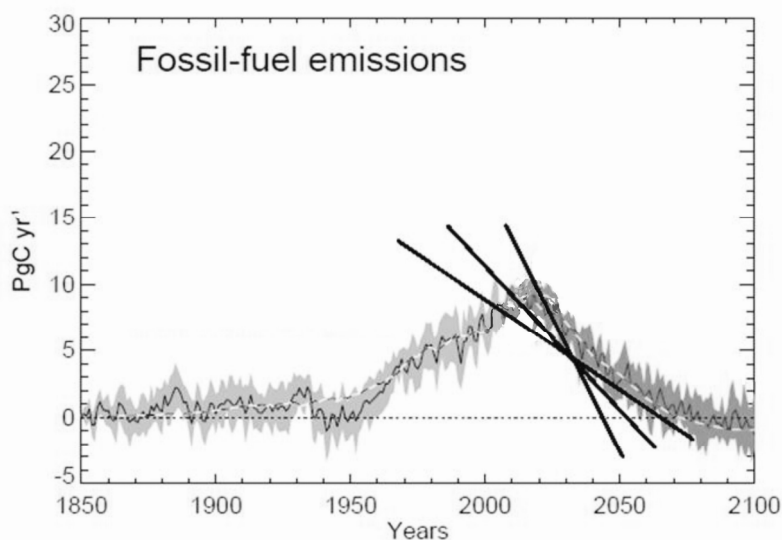
MOTIVAZIONE

Perché è necessario limitare le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo?

Le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo aumentano rapidamente. Se non si interviene, l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) prevede un accumulo di tali emissioni fino a 1900 Mt da qui al 2040.



Altre stime prevedono un incremento da 3500 a 4500 Mt da qui al 2050; secondo l'IPCC, 3,5 gigatonnellate corrispondono al 20% della quantità alla quale occorre limitare le emissioni globali entro il 2050 per mantenere il cambiamento climatico entro i 2 gradi.



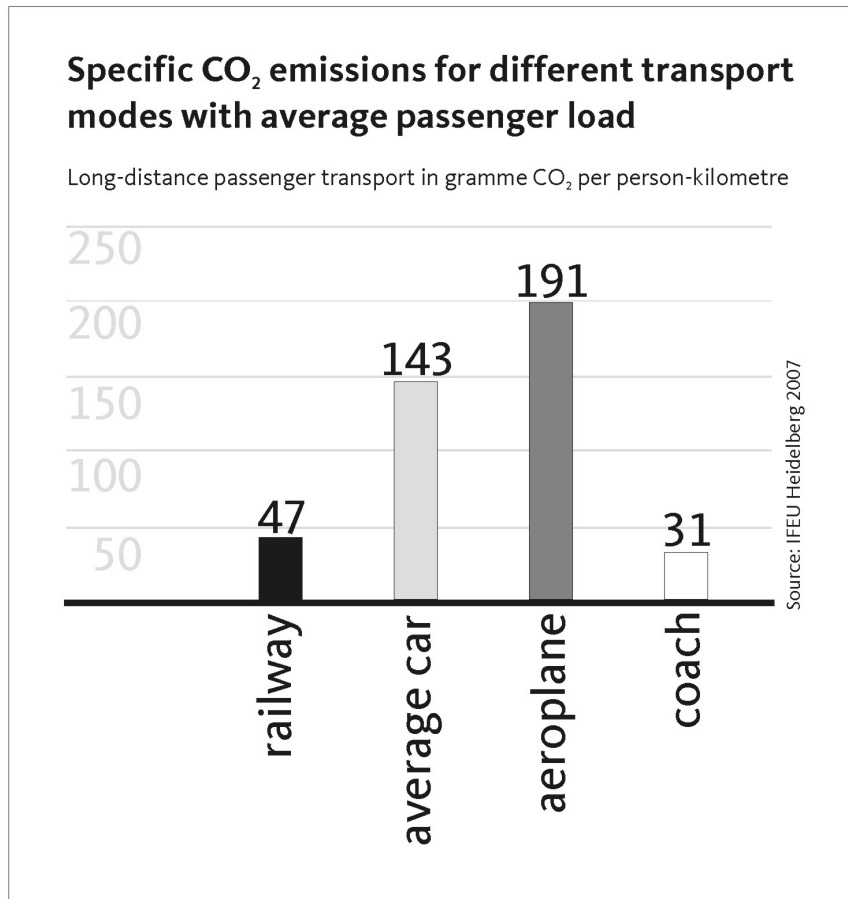
Secondo la 5^a relazione dell'IPCC (2013), le emissioni globali devono essere drasticamente ridotte da qui al 2050, se vogliamo avere una probabilità pari a 2/3 di realizzare l'obiettivo dei 2 gradi nello stesso anno.

Fonte: IPCC

Con il protocollo di Kyoto,

nel 1997 la comunità internazionale ha conferito all'ICAO il compito di regolamentare le emissioni prodotte dal trasporto aereo. Se, da un lato, il protocollo di Kyoto non è all'altezza della sfida posta dal cambiamento climatico, dall'altro, non si può ignorare che almeno l'Unione europea ha rispettato i suoi obblighi e limitato le emissioni. D'altro canto, però, non si è fatto nulla di significativo per limitare le emissioni provenienti dal trasporto aereo.

È altresì necessario che il settore del trasporto aereo partecipi agli sforzi per limitare il cambiamento climatico per una questione di equità rispetto ad altri modi di trasporto. Purtroppo, il trasporto aereo è il modo di trasporto meno rispettoso del clima e tuttavia, mentre gli altri modi di trasporto sono fortemente regolamentati e soggetti a numerose imposte e diritti, il trasporto aereo non è stato disciplinato a livello europeo:



La legislazione dal 2008, le critiche dei paesi terzi e la legittimità di tali critiche

La legislazione che integra il trasporto aereo nel sistema ETS, dopo oltre due anni di discussioni e la partecipazione di tutte le parti interessate, è stata approvata all'unanimità dal Consiglio e con una maggioranza di oltre il 90% al Parlamento europeo. Un elemento centrale della legislazione è l'integrazione di tutti i voli da e verso l'Europa nel sistema ETS. Questo punto è stato oggetto di critiche da parte dei paesi terzi. Tuttavia, dopo una causa promossa dall'American Airlines, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che tale inclusione è pienamente conforme al diritto internazionale. I costi sono assai modesti, nonostante le rimostranze dei paesi terzi che parlano talvolta di oneri oltraggiosi per il loro settore. Secondo gli ultimi dati, il costo è stato di 0,03€ per Ryanair e di 0,11€ per Easyjet

(altre compagnie con una flotta meno efficiente potrebbero incorrere in costi leggermente superiori). I costi delle tasse e dei diritti applicati dagli Stati membri dell'UE o dai paesi terzi sono molto più alti.

Paese	Regime normativo	Costi per volo
Germania	Luftverkehrssteuer	Fino a 42,18€ a seconda della destinazione
Regno Unito	Air Passenger Duty APD	Fino a più di 184£ ogni 6000 miglia
Stati Uniti d'America	International Transportation Tax	16,30\$/passeggero
UE	ETS	0,03€ (Ryanair) Fino a 2€/volo intercontinentale (stima della Commissione)
India	Diritto d'imbarco + 10,3 % di imposta di servizio (sulla tassa per lo sviluppo aeroportuale a Delhi)	7,40€, \$ 10 +19 €, \$ 25 (solo a Delhi)
Austria	Flugabgabegesetz	Fino a 35€ a seconda della distanza

Uno dei principali argomenti addotti dai paesi terzi era l'illegalità della legislazione dell'Unione europea in ragione dell'extraterritorialità. Secondo la Corte di giustizia, tale argomento non è valido poiché la legislazione riguarda solo i voli da e verso l'Europa. Tuttavia, l'obbligo di restituire quote di emissioni è ovviamente maggiore se il volo è più lungo. Questa, però, non è una caratteristica esclusiva della legislazione dell'UE. Anche le tasse e i diritti nazionali applicano lo stesso principio. Per esempio, la tassa britannica è molto più elevata per un volo diretto in Messico rispetto a un volo diretto in Canada, anche se la distanza tra il Canada e il Messico corrisponde principalmente al territorio statunitense, cfr. la mappa seguente:



Per un volo diretto a Toronto (Canada) si applica una tassa sui passeggeri (APD) di 130 sterline (156€).



Un volo in classe business da Londra a Città del Messico (circa 5 000 miglia) sarà soggetto a una

PE522.946v01-00

tassa sui passeggeri (APD) di 162 sterline (195€).

Il lavoro dell'ICAO e la decisione di sospensione dei termini ("Stop the Clock")

Benché le critiche non siano legittime, l'Unione europea ha risposto alle argomentazioni dei paesi terzi. Si è detto che la legislazione europea costituisce un ostacolo per un accordo internazionale. Non è così, ma come gesto di buona volontà, la Commissione ha proposto di limitare il sistema ai voli intraeuropei per un anno, al fine di contribuire alla ricerca di un accordo migliore in seno all'assemblea generale dell'ICAO nel settembre e ottobre 2013.

La legislazione precisa quanto segue:

"La deroga prevista dalla presente decisione si riferisce esclusivamente alle emissioni del trasporto aereo del 2012."

"(10) (...) La deroga è concessa dall'Unione per facilitare, in occasione della 38^a sessione dell'Assemblea dell'ICAO, il conseguimento di un accordo su un calendario realistico per lo sviluppo di una MBM globale, che vada oltre la 38^a sessione della suddetta Assemblea, e su un quadro volto ad agevolare la generale applicazione al trasporto aereo internazionale delle MBM nazionali e regionali, in attesa dell'attuazione di una MBM globale".

L'assemblea dell'ICAO riunitasi nel settembre e ottobre 2013 ha adottato una risoluzione che comprendeva un impegno *"a sviluppare una MBM globale per il trasporto aereo internazionale, tenendo conto del lavoro richiesto al paragrafo 19"*. Si tratta di un importante passo in avanti; tuttavia, la risoluzione include anche numerose condizioni e precondizioni. Pertanto, non è affatto sicuro che l'assemblea dell'ICAO nel 2016 riuscirà ad adottare regole chiare per la MBM. Occorre tener presente che l'assemblea dell'ICAO, nel 2001, ha già approvato lo scambio delle quote di emissioni, ma purtroppo non vi è stato alcun reale progresso:

Assemblea ICAO 2001:

c) scambio di quote di emissioni:
c) *approva* lo sviluppo di un sistema aperto di scambio di quote di emissioni per il trasporto aereo internazionale;

Assemblea ICAO 2013:

18. decide di sviluppare un sistema di MBM globale per il trasporto aereo internazionale, tenendo conto del lavoro richiesto al paragrafo 19;

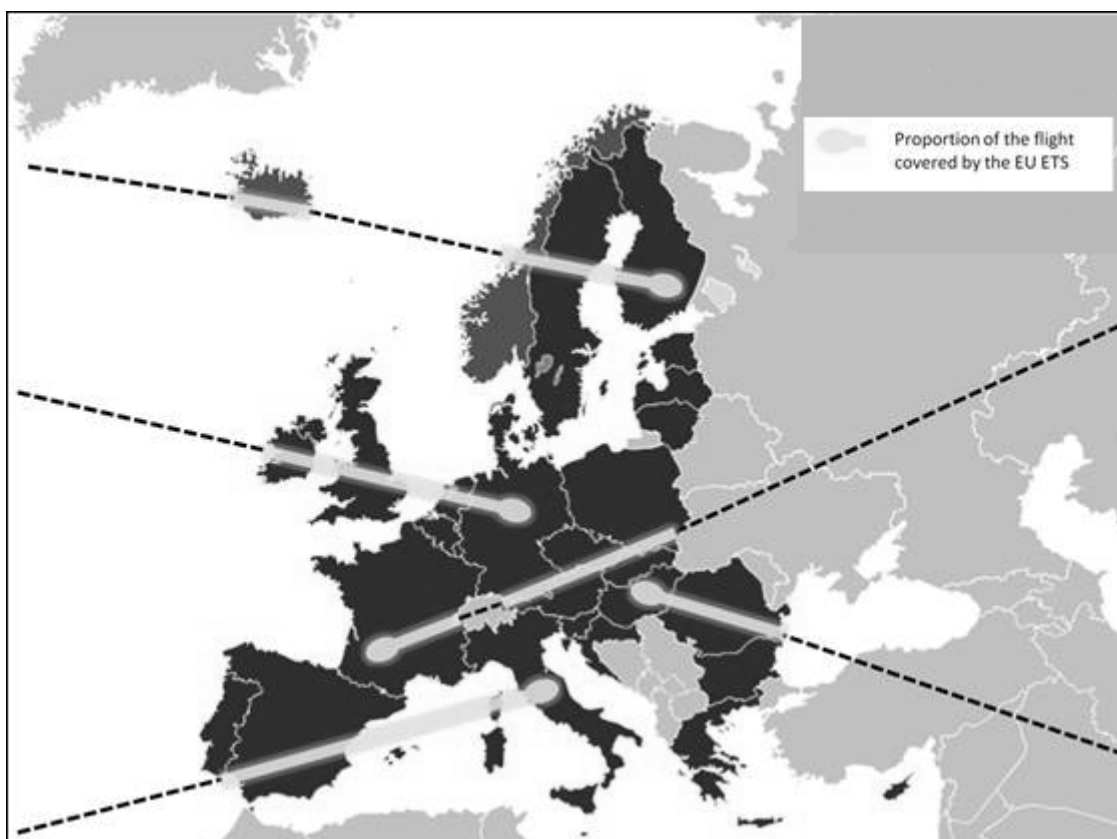
Rispetto ai progressi molto diversi compiuti dall'UNFCCC, va detto che persino la conferenza COP 19 a Varsavia ha ottenuto risultati più concreti e positivi dell'assemblea dell'ICAO. Una delle condizioni essenziali dell'Unione europea per un'ulteriore modifica della sua legislazione era l'adozione di un quadro per i sistemi nazionali e regionali, ad esempio il sistema dell'UE. Sfortunatamente, ciò non si è verificato.

Purtroppo, il settore del trasporto aereo, rappresentato principalmente dalla IATA, ha remato decisamente contro l'UE nel processo dell'ICAO, anche se, d'altro canto, occorre riconoscere che la IATA ha contribuito al processo globale. L'impegno del settore di ridurre le emissioni del 50% entro il 2050 va ben oltre il testo dell'ICAO.

Conseguenze per l'UE dopo l'assemblea dell'ICAO

Numerose parti interessate, ad esempio l'ELFAA (European Low Fares Airline Association), che rappresenta quasi il 50% dei voli intraeuropei, numerose ONG e numerosi deputati hanno chiesto di non modificare la legislazione in vigore. Ciò significherebbe che il sistema ETS, anche per i voli intercontinentali da e verso l'Europa, dovrebbe essere applicato integralmente, per l'intera distanza del volo, a partire dal 1° maggio del prossimo anno. Altri (molte parti interessate presentano tale posizione dietro le quinte) chiedono una proroga dell'attuale sospensione dei termini fino al 2016 o addirittura fino al 2020: in tal caso, il sistema riguarderebbe per molti anni solo i voli intraeuropei, ma non gli altri, indipendentemente dal fatto che percorrano lo spazio aereo europeo.

La proposta della Commissione, che prevede un approccio basato sullo spazio aereo, rappresenta un compromesso tra questi due estremi:



Fonte: Commissione europea

Ciò significa che tutti voli che da e/o verso l'Europa sono coperti per la parte del volo che si svolge nello spazio aereo europeo. Per esempio, un volo da Parigi o Londra all'aeroporto di Istanbul (questo è molto importante perché Istanbul sta per aprire il più grande aeroporto del mondo) sarebbe coperto fino al confine greco, cioè quasi al 100%. Conformemente alla decisione di sospensione dei termini, questo volo non sarebbe affatto coperto. Un volo verso un hub degli Emirati sarebbe coperto per il 50% delle sue emissioni in virtù dell'approccio basato sullo spazio aereo.

Proposta del relatore

Il relatore sostiene in linea di principio la proposta della Commissione. Se, da un lato, è ancora convinto che la pressione dei paesi terzi non sia sostenuta, dall'altro occorre tener presente che il processo internazionale potrebbe essere compromesso da un'attuazione integrale del sistema. L'approccio basato sullo spazio aereo presenta molti vantaggi rispetto alla sospensione dei termini:

- 1) **Protezione dell'ambiente e del clima**
La proposta della Commissione include circa il 40% delle emissioni rispetto alla normativa originaria, mentre la decisione sulla sospensione dei termini ne include solo il 20% circa.
- 2) **Conseguenze per i negoziati internazionali**
Una semplice estensione della sospensione dei termini potrebbe essere considerata come una resa incondizionata da parte dell'Unione europea. Se si registrano progressi a livello internazionale, ciò è soprattutto grazie alla pressione esercitata dall'UE. Molte proposte esaminate dall'ICAO non ridurrebbero realmente le emissioni dovute al trasporto aereo, ma si prevede soltanto una crescita neutra sotto il profilo delle emissioni di carbonio a partire dal 2020. La principale strategia dell'ICAO si basa sulle compensazioni (che equivalgono principalmente al meccanismo di sviluppo pulito) e sui biocarburanti. Riflettendo la discussione critica su questi due strumenti nell'Unione europea, è importante presentare un'alternativa. Il nostro sistema, di fatto, costringe a ridurre le emissioni, anche se solo del 5%.
- 3) **Situazione competitiva degli aeroporti e del settore del trasporto aereo dell'UE**
La proposta di sospensione dei termini incide sulla situazione competitiva dei vettori e degli aeroporti europei. I grandi hub vicini all'Unione europea, ad esempio quello di Istanbul, trarranno vantaggio da una proroga della sospensione. Le compagnie aeree che volano soprattutto in Europa hanno uno svantaggio competitivo rispetto ai vettori che possono beneficiare di sovvenzioni incrociate per i voli all'interno dell'Unione.
- 4) **Il quadro giuridico**
Alla luce della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea e della convenzione di Chicago, è evidente che un approccio basato sullo spazio aereo è pienamente in linea con il diritto internazionale. Il consiglio dell'ICAO ha sostenuto unanimemente un approccio basato sullo spazio aereo all'inizio di settembre. La risoluzione dell'ICAO, che non include un siffatto approccio, non è giuridicamente vincolante, visto che l'UE e molti altri hanno espresso riserve in merito.

Emendamenti proposti dal relatore

Il relatore propone di attenersi il più possibile alla proposta della Commissione; tuttavia, alcuni emendamenti sembrano ragionevoli.

1. **Quadro giuridico dopo il 2016**
La modifica della direttiva è giustificata solo perché si attende una svolta, con un accordo giuridicamente vincolante per il trasporto aereo globale nel 2016. Pur essendo

una possibilità reale, non è affatto garantita. Per questo motivo è ragionevole limitare l'approccio basato sullo spazio aereo fino al 2016 e reintrodurre integralmente il sistema ETS a partire dal 2017. Se si adotterà effettivamente l'accordo internazionale in seno all'ICAO nel 2016, l'Unione europea dovrà essere pronta a modificare la legislazione di conseguenza.

2. **Emendamenti tesi a rafforzare l'ambizione e l'integrità ambientale e a garantire la parità di trattamento rispetto agli altri settori**

La quota delle emissioni vendute all'asta nell'ambito del sistema ETS del trasporto aereo è solo del 15%, rispetto a una media del 40% negli altri settori. Il massimale è solo del 5%, rispetto al 21% negli altri settori. Questo aspetto è sempre stato oggetto di critiche e il Parlamento europeo già nel 2007/2008, durante il processo legislativo, ha invocato la parità di trattamento per tutti i settori. L'approccio basato sullo spazio aereo riduce le emissioni coperte dal sistema ETS al 40% rispetto al sistema originario. Per limitare i danni ambientali, è giustificabile incrementare la vendita all'asta ed è necessario ridurre le emissioni (massimale) almeno al livello che gli altri settori devono rispettare dall'inizio del 2013.

L'attuazione della legislazione dell'UE in vigore è cruciale per qualunque progresso

Il relatore ha avuto modo di apprendere che, anche se il sistema ETS dell'UE è limitato ai voli intraeuropei, attualmente alcuni Stati membri si mostrano esitanti ad attuare la legislazione. Paesi terzi come la Cina e l'India si rifiutano di restituire le quote di emissioni per voli all'interno dell'Europa, per esempio da Francoforte a Londra. Il relatore ritiene inaccettabile discutere con il Consiglio sull'esito di una proposta legislativa prima di accertare che l'assai limitata legislazione sulla sospensione dei termini sia stata applicata. Non si può accettare che paesi terzi come la Cina e l'India si rifiutino di rispettare la legislazione dell'UE quando operano all'interno dell'Unione europea.

L'adozione entro aprile è cruciale

Tutti coloro che non vogliono mantenere il sistema ETS dell'UE per il trasporto aereo nella sua forma originaria (il che significa che tutti i voli intercontinentali sono coperti dal punto di partenza alla destinazione finale) devono trovare un accordo su una direttiva modificata entro aprile; diversamente, dal 1° maggio dovrà essere applicata la legislazione originaria. Per questa ragione è stato concordato un calendario ambizioso anche con i responsabili della commissione per i trasporti. Il relatore ritiene necessario pervenire a un accordo su una modifica ed è disposto a dialogare con tutte le parti interessate; tuttavia, non raccomanderebbe al Parlamento europeo di limitare qualunque compromesso a una proroga della sospensione dei termini.