



20.6.2017

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021

(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Relatore per parere: Jacqueline Foster

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Contesto storico

Nel 2003 l'Unione europea ha adottato il primo grande sistema regionale di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (ETS) nel mondo, lanciato poi nel 2005. Nel 2008 l'Unione ha altresì adottato una direttiva di modifica che puntava a estendere l'ambito di applicazione del sistema ETS dell'UE, includendovi le emissioni prodotte dal trasporto aereo a partire dal 2012.

Tale estensione è stata molto controversa e ha sollevato considerevoli problematiche commerciali con i partner strategici dell'UE, come gli Stati Uniti, la Cina e l'India. Sono inoltre emerse varie questioni di natura giuridica. Il tentativo dell'UE di ampliare l'ETS per includervi il trasporto aereo ha purtroppo danneggiato gravemente tale settore in Europa, in particolare il comparto aerospaziale, e ha compromesso la reputazione dell'Unione e dei suoi Stati membri.

In definitiva, la Commissione europea non ha avuto altra scelta che adottare, nel 2012, una decisione che sospendesse i termini di applicazione della direttiva, misura ulteriormente prorogata nel 2014. La decisione è stata essenziale per agevolare il processo di ricerca di una soluzione globale a livello internazionale. Nell'ottobre 2013, difatti, l'assemblea dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale¹ (ICAO) ha deciso di elaborare una misura mondiale basata sul mercato (GMBM) che fungesse da base per trovare un accordo globale, così da conseguire la cosiddetta crescita neutra in termini di emissioni di carbonio entro il 2020 (risoluzione A38-18).

Il sistema GMBM

Nel maggio 2016, prima della 39^a assemblea dell'ICAO, una delegazione della commissione per i trasporti e il turismo, comprendente il relatore, ha incontrato a Montreal il presidente del Consiglio dell'ICAO, il dott. Olumuyiwa Benard Aliu, e il Segretario generale dell'ICAO, il dott. Fang Liu, per discutere della questione della GMBM. Si è tenuto inoltre a Ottawa un dialogo costruttivo con gli alti ministri canadesi del Trasporto aereo e altri importanti funzionari. Allo stesso scopo, il relatore ha incontrato altresì alti rappresentanti dell'Amministrazione federale per l'aviazione (FAA) degli Stati Uniti e del governo canadese.

Nell'ottobre 2016, inoltre, una delegazione ad hoc delle commissioni TRAN ed ENVI ha partecipato alla 39^a assemblea dell'ICAO, monitorando attentamente i negoziati sulla GMBM. Il commissario responsabile per i trasporti e la sua squadra, da un lato, e la presidenza del Consiglio dell'UE, dall'altro, hanno instaurato un ottimo rapporto. L'atmosfera altamente costruttiva della 39^a assemblea ha contribuito al conseguimento di un accordo a livello mondiale ampiamente dibattuto e atteso da tempo.

Detto accordo si è tradotto nella risoluzione dell'assemblea dell'ICAO sulla GMBM (A39-3), dell'ottobre 2016, che mette in atto la misura mondiale basata sul mercato attraverso il sistema

¹ L'ICAO è un'agenzia delle Nazioni Unite di cui fanno parte 191 paesi e che si occupa di gestire il trasporto aereo civile internazionale.

CORSIA¹. Gli elementi chiave del CORSIA sono i seguenti:

- ne sarà interessato qualsiasi aumento annuale delle emissioni di CO₂ complessive prodotte dal trasporto aereo civile internazionale al di sopra dei livelli del 2020;
- la fase pilota si svolgerà dal 2021 al 2023;
- la prima fase si svolgerà dal 2024 al 2026 e si applicherà agli Stati che hanno manifestato l'intenzione di aderire volontariamente al sistema;
- la seconda fase si svolgerà dal 2027 al 2035 e vi parteciperanno tutti gli Stati, ad eccezione dei paesi esenti;
- dal 21 aprile 2017 si offriranno volontari 67 Stati, che rappresentano oltre l'87,5 % dell'attività del trasporto aereo internazionale, per partecipare al sistema GMBM sin dall'inizio; è opportuno osservare che, se un paese acconsente a partecipare al sistema, si ritiene che esso dovrà conformarsi a ogni decisione futura;
- infine, l'accordo prevede un riesame ogni tre anni, consentendo così di apportare ulteriori miglioramenti al CORSIA.

Gli esperti della Commissione europea e degli Stati membri dell'Unione lavorano attualmente a fianco di quelli del comitato sulla protezione ambientale in aviazione (CAEP) per definire nel dettaglio le norme tecniche del sistema, al fine di garantirne un funzionamento efficace ed efficiente.

Posizione del relatore

Il relatore è pienamente concorde con la proposta della Commissione e ha sempre sostenuto l'introduzione di un sistema mondiale basato sul mercato. È inoltre convinto che solo adottando un approccio globale e pragmatico si otterranno risultati concreti. Nel contempo, se il continente europeo intende crescere a livello internazionale, è nostro interesse evitare di regolamentare eccessivamente il settore del trasporto aereo dell'UE, in quanto è evidente che ciò sarebbe dannoso per le compagnie aeree e per il settore aerospaziale europeo, ponendoci in una situazione di svantaggio concorrenziale rispetto al resto del mondo.

Agendo in maniera unilaterale e isolata, l'Unione europea è andata nella direzione sbagliata. Sfortunatamente vi è stata una totale mancanza di considerazione e di comprensione per quanto riguarda i progressi tecnologici compiuti dal settore aerospaziale europeo e i miglioramenti operativi apportati dagli Stati membri.

Il relatore intende altresì sottolineare la mancanza di riconoscimento della legislazione adottata a livello dell'Unione, volta a far fronte alla congestione dello spazio aereo europeo e a ottimizzare il flusso del traffico. La commissione per i trasporti e il turismo ha appoggiato incondizionatamente la relazione Foster del 2012 sull'attuazione della normativa sul cielo unico europeo, chiedendone il pieno recepimento da parte degli Stati membri. Tale normativa promuove le rotte dirette, così da ridurre il consumo di carburante, le emissioni e, in ultima analisi, il prezzo dei biglietti per gli utenti.

Alla riduzione delle emissioni hanno anche contribuito l'uso del sistema Galileo per la

¹ CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale).

navigazione satellitare (GNSS¹ e Copernicus) e le iniziative tecnologiche congiunte Clean Sky I (dotazione pari a 1,6 miliardi di euro) e Clean Sky II (dotazione superiore a 4 miliardi di euro). Tali progetti di ricerca e sviluppo stanno elaborando la prossima generazione di aeromobili e motori e hanno avuto un successo tale che Clean Sky III ha già raggiunto una fase avanzata di discussione.

È da notare anche che gli Stati membri, le compagnie aeree e il settore aerospaziale hanno investito miliardi nei combustibili alternativi sostenibili e si impegnano a continuare su tale strada in futuro. Il risultato netto è che, secondo quanto riferito dall'ICAO, oggi un aeromobile è circa l'80 % più efficiente in termini di consumo di carburante per passeggero/chilometro rispetto agli anni Sessanta.

Conclusioni

In conclusione, il relatore è fortemente convinto della necessità di mettere in risalto i progressi tecnologici nel settore, ma sottolinea che la proposta della Commissione si concentra sull'attuale necessità prevalente di prorogare la **sospensione dei termini** del sistema ETS nel settore del trasporto aereo. Pertanto, il relatore ritiene con convinzione che il Parlamento debba sostenere il commissario Bulc e la sua squadra e concedere il tempo necessario all'elaborazione di una GMBM attuabile e costruttiva, che possa essere appoggiata da tutti i paesi che l'hanno già sottoscritta e dai paesi che auspicabilmente la sottoscriveranno in futuro. Se si agisse diversamente, potrebbe non esservi alcuna soluzione internazionale per il prossimo futuro. Pertanto è nel nostro interesse che il Parlamento sostenga la proposta della Commissione di sospensione dei termini.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi a Parigi dal 30 novembre al 12 dicembre 2015, è stato concluso un accordo sul rafforzamento della risposta mondiale ai cambiamenti climatici. L'accordo di Parigi stabilisce, tra

Emendamento

(1) Nel corso della 21a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), tenutasi a Parigi dal 30 novembre al 12 dicembre 2015, è stato concluso un accordo sul rafforzamento della risposta mondiale ai cambiamenti climatici. L'accordo di Parigi stabilisce, tra

¹ Nel 2012 il relatore è stato anche relatore della commissione TRAN per il relativo parere sul regolamento (UE) n. 1285/2013 relativo all'attuazione e all'esercizio dei sistemi europei di radionavigazione via satellite.

l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di continuare ad adoperarsi per mantenerlo a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. L'accordo di Parigi è stato approvato per conto dell'Unione con la decisione 2016/1841/UE del Consiglio. L'accordo di Parigi è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Per conseguire l'obiettivo dell'accordo di Parigi, le parti contraenti prepareranno, comunicheranno e manterranno i contributi successivi determinati a livello nazionale.

l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di continuare ad adoperarsi per mantenerlo a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. L'accordo di Parigi è stato approvato per conto dell'Unione con la decisione 2016/1841/UE del Consiglio. L'accordo di Parigi è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Per conseguire l'obiettivo dell'accordo di Parigi, le parti contraenti prepareranno, comunicheranno e manterranno i contributi successivi determinati a livello nazionale *ed è necessaria una volontà politica continua nel processo decisionale, in linea con l'accordo, per garantire il raggiungimento dei suoi obiettivi. È opportuno osservare, tuttavia, che l'accordo di Parigi della COP 21 ha escluso sia il settore del trasporto aereo internazionale sia quello marittimo e ha richiesto che, nel caso del trasporto aereo, l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) sia l'organismo più idoneo per proporre un sistema GMBM attuabile.*

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha fissato un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Nella riunione del Consiglio del 6 marzo 2015 è stato formalmente approvato tale obiettivo quale contributo previsto determinato a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri. Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 prevedevano che l'obiettivo sarebbe stato raggiunto

Emendamento

(3) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha fissato un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Nella riunione del Consiglio del 6 marzo 2015 è stato formalmente approvato tale obiettivo quale contributo previsto determinato a livello nazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri. Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 prevedevano che l'obiettivo sarebbe stato raggiunto

collettivamente dall'Unione europea nel modo più efficiente possibile rispetto ai costi, con riduzioni delle emissioni sia nei settori ETS sia in quelli non ETS, pari rispettivamente al 43% e al 30% rispetto al 2005 entro il 2030. È opportuno che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tale riduzione.

collettivamente dall'Unione europea nel modo più efficiente possibile rispetto ai costi, con riduzioni delle emissioni sia nei settori ETS sia in quelli non ETS, pari rispettivamente al 43% e al 30% rispetto al 2005 entro il 2030. È opportuno che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tale riduzione *e, a tal fine, la Commissione dovrebbe fornire una piattaforma di scambio delle migliori pratiche e degli insegnamenti appresi nel settore della mobilità a basse emissioni tra gli Stati membri.*

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) L'Unione e i suoi Stati membri sono impegnati nella promozione di accordi internazionali volti a ridurre l'impatto delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo fin dal 1997 e nel 2008 si sono dotati di leggi per limitare gli effetti dei cambiamenti climatici determinati dalle attività di trasporto aereo attraverso il sistema di scambio di emissioni dell'UE (il sistema ETS dell'UE), in vigore dal 2005. *Per stimolare i lavori a livello dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), l'Unione ha adottato per due volte deroghe, limitate nel tempo, al sistema ETS dell'UE in modo da limitare gli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nello Spazio economico europeo (SEE), garantendo il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta, a prescindere dalla sede operativa. L'ultima deroga al sistema ETS dell'UE, introdotta con il regolamento (UE) n. 421/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, ha limitato gli obblighi di conformità ai voli all'interno del SEE tra il 2013 e il 2016 senza però escludere la possibilità di modificare, in seguito al riesame previsto*

Emendamento

(4) L'Unione e i suoi Stati membri sono impegnati nella promozione di accordi internazionali volti a ridurre l'impatto delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo fin dal 1997 e nel 2008 si sono dotati di leggi per limitare gli effetti dei cambiamenti climatici determinati dalle attività di trasporto aereo attraverso il sistema di scambio di emissioni dell'UE (il sistema ETS dell'UE), in vigore dal 2005. *Gli Stati membri si sono altresì nuovamente impegnati dal 2004 e dal 2008 a realizzare il cielo unico europeo, tenendo conto del crescente volume del traffico aereo negli anni a venire. Per compiere progressi nella gestione del traffico aereo, è necessario accelerare l'attuazione del SESAR e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative nel quadro di Clean Sky. L'introduzione della misura mondiale basata sul mercato da parte dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) dovrebbe contribuire a ridurre ulteriormente le emissioni del trasporto aereo. Sono state pertanto approvate deroghe relative agli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nello*

del regolamento, l'ambito di applicazione del sistema, facendovi rientrare, a partire dal 1° gennaio 2017, le attività da e per gli aerodromi situati al di fuori del SEE.

Spazio economico europeo (SEE), garantendo il pari trattamento di tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta, a prescindere dalla sede operativa. L'ultima deroga al sistema ETS dell'UE, introdotta con il regolamento (UE) n. 421/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, ha limitato gli obblighi di conformità ai voli all'interno del SEE tra il 2013 e il 2016 senza però escludere la possibilità di modificare, in seguito al riesame previsto del regolamento, l'ambito di applicazione del sistema, facendovi rientrare, a partire dal 1° gennaio 2017, le attività da e per gli aerodromi situati al di fuori del SEE.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Alla luce della risoluzione adottata in occasione della 39a assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2016 relativa all'applicazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 per compensare le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale superiori ai livelli del 2020, si ritiene opportuno prorogare l'attuale deroga, in attesa di ulteriori progressi relativi alla progettazione e all'attuazione della misura mondiale basata sul mercato. L'adozione da parte dell'ICAO delle norme e delle pratiche raccomandate volte ad integrare la risoluzione e a consentire l'attuazione del sistema mondiale è prevista per il 2018. Tuttavia, l'effettiva operatività richiederà opportuni interventi a livello nazionale da parte dei membri dell'ICAO. L'ICAO dovrà inoltre mettere a punto le modalità di gestione, delle quali dovrà far parte un sistema di registrazione. In tale contesto, è opportuno prorogare l'attuale deroga agli obblighi previsti dal sistema ETS dell'UE per i voli da e per i paesi terzi, fatto salvo il

Emendamento

(5) Alla luce della risoluzione adottata in occasione della 39a assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2016 relativa all'applicazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 per compensare le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale superiori ai livelli del 2020, si ritiene opportuno prorogare l'attuale deroga, in attesa di ulteriori progressi relativi alla progettazione e all'attuazione della misura mondiale basata sul mercato. L'adozione da parte dell'ICAO delle norme e delle pratiche raccomandate volte ad integrare la risoluzione e a consentire l'attuazione del sistema mondiale ***al più tardi entro il 2021*** è prevista per il 2018. Tuttavia, l'effettiva operatività richiederà opportuni interventi a livello nazionale da parte dei membri dell'ICAO. L'ICAO dovrà inoltre mettere a punto le modalità di gestione, delle quali dovrà far parte un sistema di registrazione. In tale contesto, è opportuno prorogare l'attuale deroga agli obblighi previsti dal sistema ETS dell'UE per i voli da e per i

riesame finalizzato all'attuazione del regime proposto dall'ICAO, in modo da stimolare la prosecuzione dei lavori in seno all'ICAO e facilitare l'attuazione concreta del regime proposto. Come risultato della proroga della deroga, la quantità di quote da mettere all'asta o da rilasciare gratuitamente, anche attingendo alla riserva speciale, dovrebbe corrispondere a quella del 2016 e essere proporzionale alla riduzione dell'obbligo di restituzione.

paesi terzi, fatto salvo il riesame finalizzato all'attuazione del regime proposto dall'ICAO, in modo da stimolare la prosecuzione dei lavori in seno all'ICAO, facilitare l'attuazione concreta del regime proposto ***ed evitare sovrapposizioni con gli obblighi previsti dal sistema ETS dell'UE.*** Come risultato della proroga della deroga, la quantità di quote da mettere all'asta o da rilasciare gratuitamente, anche attingendo alla riserva speciale, dovrebbe corrispondere a quella del 2016 e essere proporzionale alla riduzione dell'obbligo di restituzione. ***Per contrastare le emissioni di CO2 del settore del trasporto aereo, l'Unione continua a collaborare con gli Stati membri a sostegno dell'utilizzo dei proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote per progetti quali SESAR, Clean Sky e altri progetti innovativi.***

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Dal momento che le principali caratteristiche della misura mondiale basata sul mercato devono ancora essere messe a punto e che l'attuazione di tale misura dipende dalla legislazione nazionale degli Stati membri e delle regioni, si ritiene opportuno procedere ad un riesame allorquando vi sarà sufficiente chiarezza circa la natura e il contenuto di tali strumenti giuridici prima del varo della misura mondiale basata sul mercato proposta dall'ICAO e di trasmettere la relativa relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione dovrebbe descrivere le eventuali norme o gli altri strumenti adottati dall'ICAO, le azioni intraprese dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2021 ed altri eventuali sviluppi pertinenti a

Emendamento

(6) Dal momento che le principali caratteristiche della misura mondiale basata sul mercato devono ancora essere messe a punto e che l'attuazione di tale misura dipende dalla legislazione nazionale degli Stati membri e delle regioni, si ritiene opportuno procedere ad un riesame allorquando vi sarà sufficiente chiarezza circa la natura e il contenuto di tali strumenti giuridici prima del varo della misura mondiale basata sul mercato proposta dall'ICAO e di trasmettere la relativa relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. ***Per garantire il successo del regime, l'Unione continuerà a sostenere i propri Stati membri e mantenere una stretta cooperazione con l'ICAO nel suo ruolo di osservatore, per promuovere la trasparenza delle informazioni e il progresso dell'accordo ICAO.*** Tale

livello internazionale (ad esempio, le norme elaborate nel quadro dell'UNFCCC e dell'accordo di Parigi sui mercati e la contabilizzazione del carbonio). La relazione dovrebbe soffermarsi anche sulle modalità di recepimento di tali strumenti nel diritto dell'Unione, **mediante una revisione del sistema ETS dell'UE e tenere eventualmente conto delle** norme applicabili ai voli all'interno del SEE. Essa dovrebbe essere corredata da un'opportuna proposta al Parlamento europeo e al Consiglio volta a garantire il contributo del settore dell'aviazione all'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni a effetto serra entro il 2030, che riguarda tutti i settori economici.

relazione dovrebbe descrivere le eventuali norme o gli altri strumenti adottati dall'ICAO, le azioni intraprese dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2021 ed altri eventuali sviluppi pertinenti a livello internazionale (ad esempio, le norme elaborate nel quadro dell'UNFCCC e dell'accordo di Parigi sui mercati e la contabilizzazione del carbonio). La relazione dovrebbe soffermarsi anche sulle modalità di recepimento di tali strumenti nel diritto dell'Unione **e sulle** norme applicabili ai voli all'interno del SEE. Essa dovrebbe essere corredata da un'opportuna proposta al Parlamento europeo e al Consiglio volta a garantire il contributo del settore dell'aviazione all'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni a effetto serra entro il 2030, che riguarda tutti i settori economici. **La relazione dovrebbe altresì prendere in considerazione l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva della misura mondiale basata sul mercato, unitamente agli obiettivi e ai requisiti previsti dall'accordo di Parigi.**

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) È opportuno considerare inoltre che il successo del sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), una volta approvato dall'ICAO, dipenderà dall'assenza di sistemi in conflitto o duplicati a livello nazionale e regionale, in modo da non creare distorsioni della concorrenza né un onere amministrativo inaccettabile. Anche la piena attuazione del cielo unico europeo, che mira alla deframmentazione dello spazio aereo

europeo e, al contempo, alla riduzione dell'impronta ambientale del trasporto aereo, contribuirà al suo successo. Inoltre, l'attuazione del CORSIA all'interno dell'Unione dovrebbe tenere conto del riesame che si terrà ogni tre anni e che consentirà di apportare ulteriori miglioramenti al sistema.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) A livello dell'Unione sono stati adottati vari atti legislativi volti a evitare la frammentazione dello spazio aereo europeo, in modo da ottimizzare il flusso del traffico aereo e il controllo dell'uso dello spazio aereo, riducendo così le emissioni. In seno all'Unione, il CORSIA dovrebbe essere considerato parte del cosiddetto "paniere di misure" dell'ICAO, unitamente alla piena attuazione della normativa sul cielo unico europeo da parte degli Stati membri (SESAR), all'uso di GNSS per la navigazione satellitare e alle iniziative tecnologiche congiunte come Clean Sky I e Clean Sky II. Tutti i proventi della futura vendita all'asta delle quote dovrebbero essere assegnati allo sviluppo dei suddetti programmi di ricerca e sviluppo, nonché a progetti comuni volti a sviluppare un insieme di capacità di base interoperabili in tutti gli Stati membri, in particolare quelle che contribuiscono al miglioramento dell'infrastruttura di navigazione aerea collettiva, alla fornitura di servizi di navigazione aerea e all'uso dello spazio aereo, necessario per l'attuazione del piano generale ATM. La Commissione dovrebbe trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente le azioni volte ad attuare la GMBM intraprese dagli Stati membri, per ridurre le emissioni di gas a effetto serra

provenienti dal trasporto aereo, che comprenda le informazioni sull'uso dei proventi trasmesse dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 525/2013.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) A fini di semplificazione e allo scopo di alleggerire i compiti amministrativi a carico dei piccoli operatori aerei, si dovrebbe continuare a ritenere, **per un ulteriore periodo di dieci anni**, che gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni sono inferiori a 1 000 tonnellate di CO₂ rispettano i requisiti della direttiva 2003/87/CE. ***Durante tale periodo dovrebbero essere elaborate misure volte a garantire che in futuro tutti gli operatori contribuiscano alla riduzione delle emissioni.***

Emendamento

(8) A fini di semplificazione e allo scopo di alleggerire i compiti amministrativi a carico dei piccoli operatori aerei **e delle regioni ultraperiferiche**, si dovrebbe continuare a ritenere che gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni sono inferiori a 1 000 tonnellate di CO₂ **e le regioni ultraperiferiche** rispettano i requisiti della direttiva 2003/87/CE. ***È opportuno inoltre ribadire che le lettere da a) a k) all'interno delle attività di trasporto aereo elencate all'allegato I della direttiva 2003/87/CE stabiliscono deroghe rispetto alle categorie di attività cui si applica tale direttiva. Nell'ambito del riesame proposto all'articolo 28 ter, è auspicabile che venga riconfermato il perdurare della deroga nei confronti di questi voli.***

Emendamento 9

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto -1 (nuovo) Direttiva 2003/87/CE Articolo 3 quinquies – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

Spetta agli Stati membri stabilire l'uso che deve essere fatto dei proventi derivanti

Emendamento

(-1) all'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, il primo comma è sostituito dal seguente:

Spetta agli Stati membri stabilire l'uso che deve essere fatto dei proventi derivanti

dalla vendita all'asta di quote. Tali proventi *dovrebbero essere utilizzati per lottare contro i cambiamenti climatici nell'Unione europea e nei paesi terzi, anche per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione europea e nei paesi terzi, segnatamente nei paesi in via di sviluppo, per finanziare la ricerca e lo sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento, anche, in particolare, nel settore dell'aeronautica e del trasporto aereo, per ridurre le emissioni attraverso modi di trasporto scarsamente inquinanti e per coprire i costi di gestione del sistema comunitario. Si dovrebbe ricorrere alla prassi della messa all'asta per finanziare il Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili nonché misure finalizzate a combattere la deforestazione.*

Emendamento 10

Proposta di regolamento

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

Direttiva 2003/87/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

i bis. è aggiunta la lettera b bis):

b bis) tutte le emissioni prodotte da voli tra aerodromi situati all'interno del SEE e operati in conseguenza del fatto che un volo di cui alle lettere a) e b) sia stato dirottato verso un aerodromo situato all'interno del SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2017 sulla base del riesame di cui all'articolo 28 ter.

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b – punto i

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento 12

Proposta di regolamento

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

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 8

Testo della Commissione

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

Nella relazione la Commissione indica

Emendamento

A partire dal 1° gennaio 2017, in deroga agli articoli da 3 quinquies a 3 septies e fino all'entrata in vigore delle modifiche adottate in base al riesame di cui all'articolo 28 ter, agli operatori aerei è assegnato ogni anno un numero di quote che corrisponde a quello del 2016.

Emendamento

d bis) All'articolo 28 bis, il paragrafo 8 è soppresso.

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

Emendamento 13

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 ter – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione trasmetterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione relativa alle eventuali norme o agli altri strumenti giuridici messi a punto dall'ICAO, alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2021 e ad altri pertinenti sviluppi internazionali.

Emendamento

1. La Commissione trasmetterà ***periodicamente, e almeno una volta l'anno***, al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione relativa alle eventuali norme ***e pratiche raccomandate (SARP) dell'ICAO, alle raccomandazioni approvate dal Consiglio dell'ICAO pertinenti ai fini della misura mondiale basata sul mercato*** o agli altri strumenti giuridici messi a punto dall'ICAO, alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2021 e ad altri pertinenti sviluppi internazionali. ***La Commissione riferirà inoltre in merito agli sforzi dell'ICAO volti a stabilire un obiettivo a lungo termine credibile per il settore.***

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021
Riferimenti	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 13.2.2017
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 13.2.2017
Relatore per parere Nomina	Jacqueline Foster 14.3.2017
Esame in commissione	30.5.2017
Approvazione	20.6.2017
Esito della votazione finale	+: 33 -: 5 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Franck Proust, Evžen Tošenovský
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Susanne Melior, Roberta Metsola

VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Roberta Metsola, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Miltiadis Kyrkos, Susanne Melior, Jens Nilsson, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

5	-
EFDD	Seymour Jill
GUE/NGL	Merja Kyllönen
Vers/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Bas Eickhout

1	0
ENF	Georg Mayer

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti