



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0079/2014

31.1.2014

*****I**

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 soppresse 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.....	22
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA...	29
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO.....	39
PROCEDURA.....	56

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 del 22 gennaio 2014¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - 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 (A7-0079/2014),
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).

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Il settore del trasporto aereo presenta un forte carattere internazionale. È opportuno adottare in tempi rapidi iniziative di protezione del clima in quanto i problemi mondiali come quello posto dalle emissioni del trasporto aereo possono essere affrontati più efficacemente attraverso un approccio internazionale che includa l'obbligo di rispettare le stesse misure o conseguire gli stessi obiettivi utilizzando misure diverse. Un accordo globale in seno all'ICAO offre le migliori prospettive di garantire la sostenibilità a lungo termine.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 ter) L'approvazione della decisione n. 377/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha permesso di compiere progressi all'interno dell'ICAO in vista della conclusione di un accordo globale in occasione della prossima assemblea. Onde agevolare la conclusione di tale accordo ed evitare misure di ritorsione commerciale, è auspicabile prorogare temporaneamente le disposizioni di sospensione dei termini ("stop the clock").

¹ *Decisione n. 377/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2013, recante deroga*

temporanea alla direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità (GU L 113 del 24.4.2013, pag. 1)

Emendamento 3

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 agevolare 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.

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. Dopo le conclusioni dell'ICAO del 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare

l'eventuale necessità e tipologia di misure aggiuntive da adottare 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 rendersi necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è fissata ad aprile 2018.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Al fine di instaurare la fiducia a livello internazionale per quanto concerne il sistema per lo scambio di quote di emissioni (ETS) dell'Unione, i ricavi generati dalla vendita all'asta delle quote o qualsiasi importo equivalente, laddove richiesto dai principi di bilancio inderogabili degli Stati membri, quali l'unità e l'universalità, dovrebbero essere utilizzati per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini della mitigazione e dell'adattamento e coprire i costi di gestione del sistema ETS dell'Unione. I ricavi derivanti dalla vendita all'asta dovrebbero inoltre essere utilizzati per i sistemi di trasporto a basse emissioni. I proventi di tale vendita dovrebbero, in particolare, essere impiegati 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, nonché misure intese a prevenire la deforestazione e ad agevolare l'adattamento nei paesi in via di sviluppo. Nell'ambito di un accordo su un'efficace misura mondiale basata sul mercato (MBM) e sulle rotte, avente un notevole potenziale di riduzione dell'impatto climatico del trasporto aereo, è opportuno

che l'Unione si impegni altresì a destinare i ricavi generati da una tale misura al Fondo verde per il clima nel quadro dell'UNFCCC, onde riflettere il principio delle responsabilità comuni ma differenziate e delle rispettive capacità, e 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.

Emendamento 5

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 39a assemblea dell'ICAO del 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, ma solo una MBM che sia giuridicamente vincolante e applicabile alla maggior parte delle emissioni.

Emendamento 6

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. ***Il tempo aggiuntivo concesso dalla sospensione dei termini per un ulteriore anno dovrebbe essere utilizzato sia dalla Commissione che dagli Stati membri, che agiscono per conto dell'Unione, per garantire che i paesi terzi accettino a livello internazionale l'approccio basato sullo spazio aereo che sarà applicato dall'Unione negli anni a venire. Tali sforzi dovrebbero essere sostenuti offrendo ai paesi terzi la possibilità di adottare una metodologia comune quanto all'utilizzo dei ricavi, ad esempio nell'ambito della politica climatica internazionale o di progetti comuni di ricerca e sviluppo per affrontare le questioni legate alle emissioni dei gas a effetto serra del trasporto aereo. Gli Stati membri dovrebbero inoltre utilizzare i ricavi provenienti dalle tasse nazionali e dalle commissioni versate dai passeggeri per conseguire progressi nei negoziati internazionali e in quelli con i paesi terzi.***

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Le deroghe di cui alla presente direttiva riguardano solo le emissioni

derivanti dalle attività del trasporto aereo fino al 2016 e sono concepite dall'Unione per facilitare il raggiungimento di un accordo, in occasione della 39a assemblea dell'ICAO, sull'adozione di una MBM globale ratificabile. È opportuno intraprendere iniziative legislative supplementari solo se tale misura sarà adottata nel 2016. A tal fine, dopo l'assemblea dell'ICAO del 2016, la Commissione dovrebbe fornire una relazione completa al Parlamento europeo e al Consiglio e, se del caso, proporre rapidamente misure in linea con i risultati. Nel caso in cui i paesi terzi accettino di adeguarsi al sistema ETS dell'Unione o adottino misure equivalenti, le deroghe di cui alla presente direttiva dovrebbero essere regolate di conseguenza.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 ter) In sede di negoziati per la conclusione di accordi sul trasporto aereo con paesi terzi, l'UE dovrebbe sempre includere la questione dello scambio di emissioni nel settore del trasporto aereo.

Emendamento 9

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,

(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.

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.

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. Dopo le conclusioni dell'ICAO del 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare l'eventuale necessità e tipologia di misure aggiuntive da adottare 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 rendersi necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è fissata ad aprile 2018.

Emendamento 10

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 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

(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.

Motivazione

L'attuale deroga dovrebbe applicarsi solo fino al 2016 e alla prossima assemblea dell'ICAO. Dopo le conclusioni dell'ICAO del 2016 e dei risultati conseguiti, l'Unione potrebbe valutare l'eventuale necessità e tipologia di misure aggiuntive da adottare 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 rendersi necessaria, visto che la data di restituzione per le emissioni del 2017 è fissata ad aprile 2018.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Anche i voli tra le regioni ultraperiferiche elencate all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e il territorio continentale del SEE dovrebbero seguire l'approccio regionale basato sul mercato. Le percentuali dovrebbero essere calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali del territorio continentale del SEE e delle regioni ultraperiferiche che non va oltre 12 miglia dal punto più distante del territorio continentale del SEE, fino a quando non entrerà in vigore una misura mondiale basata sul mercato.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

soppresso

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto -1 (nuovo)

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

-1) L'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, è sostituito dal seguente:

"4. Gli Stati membri utilizzano i ricavi generati dalla vendita all'asta delle quote per contribuire a far fronte ai cambiamenti climatici, in particolare a livello internazionale, ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nei paesi in via di sviluppo, nonché finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini della mitigazione e dell'adattamento soprattutto nei settori dell'aeronautica e del trasporto aereo. I ricavi derivanti dalla vendita all'asta sono inoltre utilizzati per i 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 in merito alle iniziative adottate a norma del primo comma."

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 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 nel 2013 dai voli da e per i paesi non appartenenti *allo spazio economico europeo* (SEE);

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 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;

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) le emissioni prodotte dai voli tra le regioni ultraperiferiche elencate all'articolo 349 del TFUE e il territorio continentale del SEE in ogni anno civile fino a quando non sarà entrata in vigore una misura mondiale basata sul mercato, se, per rispecchiare la percentuale di voli che hanno luogo nello spazio aereo europeo, l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali delle emissioni che devono essere calcolate da Eurocontrol in base

alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali del territorio continentale del SEE e delle regioni ultraperiferiche che non va oltre 12 miglia dal punto più distante del territorio continentale del SEE, o che sono calcolate conformemente al paragrafo 6;

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 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;

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 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, **lettere b) e b bis)**, calcolate conformemente all'allegato II quater sono considerate emissioni verificate dell'operatore aereo ai fini degli articoli 11 bis, 12 e 14.

Emendamento 19

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 [**GU**: inserire una data 4 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva].

Emendamento 20

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).

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 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 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.

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 **e i voli da e per un aerodromo ubicato in una delle regioni ultraperiferiche**, 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. **L'operatore è informato del risultato dei calcoli eseguiti dall'autorità competente e** le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.

Emendamento 22

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.

Emendamento

7. La Commissione riferisce annualmente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito allo stato di avanzamento dei negoziati e dei preparativi in vista dell'assemblea dell'ICAO del 2016 e agli sforzi della Commissione tesi a promuovere l'accettazione a livello internazionale da parte dei paesi terzi dell'approccio basato sullo spazio aereo. In seguito all'assemblea dell'ICAO del

2016, la Commissione trasmette *altresì* al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione *specificata* concernente *i risultati conseguiti dall'assemblea. Se si concorda una MBM globale ratificabile, detta relazione include, se del caso, proposte in risposta a tali sviluppi. Le eventuali proposte sono accompagnate da valutazioni d'impatto dettagliate.*

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."

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."

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 2003/87/CE

Allegato II quater – motivazione – 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 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

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 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.

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 24

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 2003/87/CE

Allegato II quater – motivazione – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La percentuale di emissioni di cui all'articolo 28 bis per i voli da e per una regione ultraperiferica si calcola anche in base alla tabella sottostante in cui, prima dell'adozione, saranno inserite le percentuali ricavate, con i dovuti adeguamenti, applicando la stessa formula, sulla base dei migliori dati possibili e con l'ausilio di Eurocontrol.

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 2003/87/CE

Allegato II quater – tabella – riga 37

Testo della Commissione

Emendamento

CINA, compresi HONG KONG, MACAO e TAIWAN

CINA, compresi HONG KONG e MACAO

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Allegato

Direttiva 2003/87/CE

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

*Testo della Commissione**Emendamento***TW TAIWAN****Emendamento 27****Proposta di direttiva**

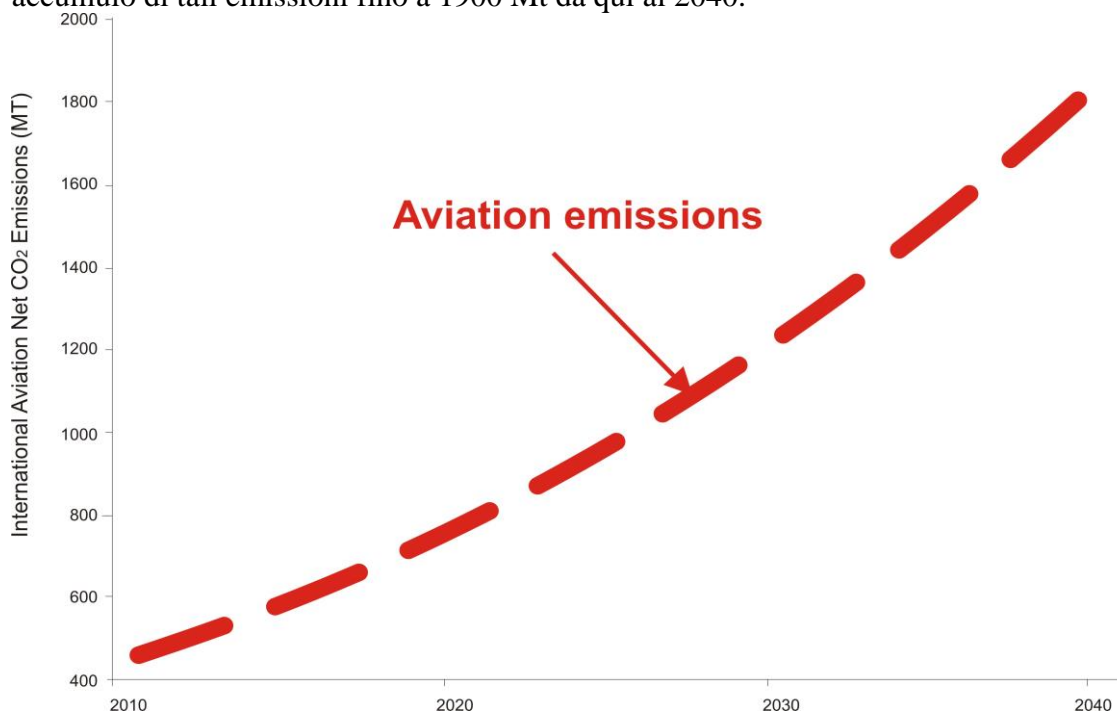
Allegato II quater – tabella – dopo l'ultima riga – righe da 172 bis a 172 decies (nuove)

*Testo della Commissione**Emendamento****Guadalupa******Guyana francese******Martinica******Riunione******Saint-Barthélemy******Saint-Martin******Azzorre******Madera******Isole Canarie***

MOTIVAZIONE

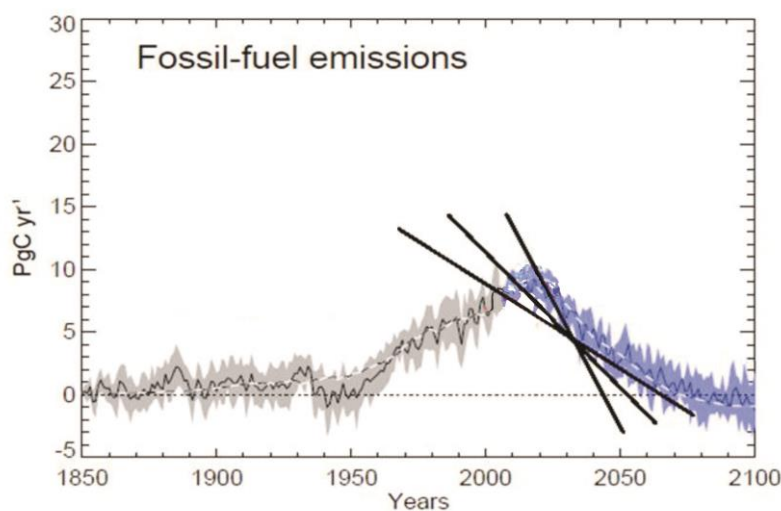
Perché è necessario limitare le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo?

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.



Fonte: ICAO

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.



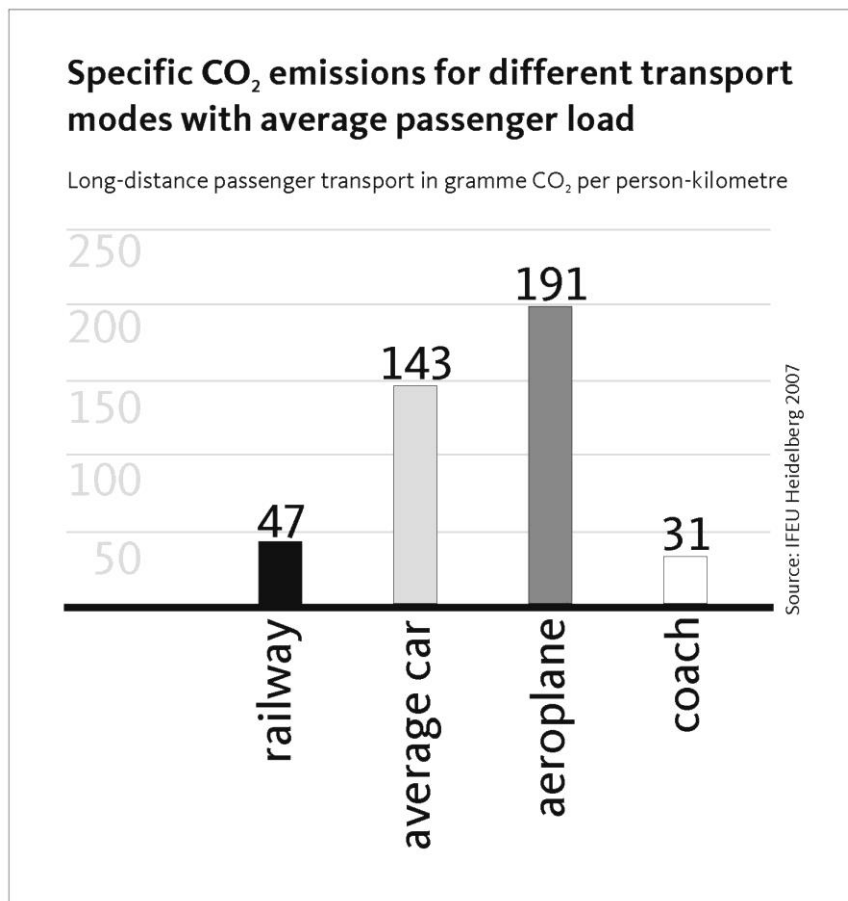
Secondo la 5^a relazione dell'IPCC (2013), le emissioni globali devono essere drasticamente ridotte da qui al 2050, se vogliamo avere una probabilità pari a 2/3 di realizzare l'obiettivo dei 2 gradi nello stesso anno.

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 tesi a limitare il cambiamento climatico per una questione di equità rispetto ad altre modalità di trasporto. Sfortunatamente, il trasporto aereo è la modalità meno rispettosa del clima e, mentre le altre modalità di trasporto sono fortemente regolamentate e soggette a un numero elevato di tasse e commissioni, il trasporto aereo non è stato disciplinato a livello europeo:



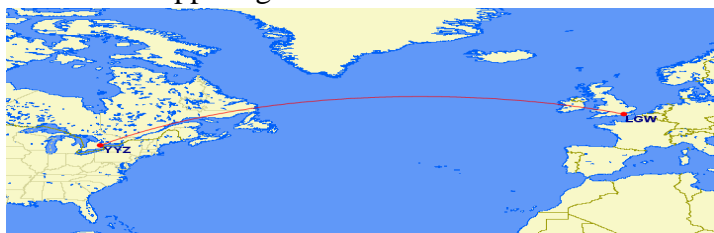
La legislazione dal 2008, le critiche dei paesi terzi e la legittimità di tali critiche

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 rappresentato dall'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 esagerati per il loro settore. Secondo gli ultimi dati, il costo è stato pari a 0,03 EUR per Ryanair e a 0,11 EUR

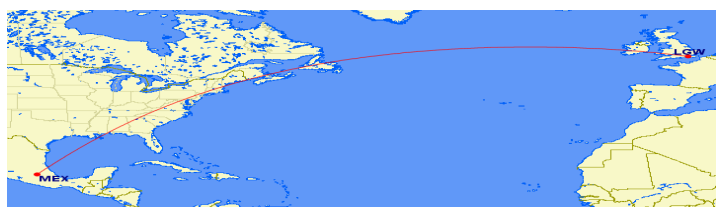
per Easyjet (altre compagnie con una flotta meno efficiente potrebbero incorrere in costi leggermente superiori). I costi delle tasse e delle commissioni richieste dagli Stati membri dell'UE o dai paesi terzi sono molto più alti.

Paese	Regime normativo	Costi per volo
Germania	Luftverkehrssteuer	Fino a 42,18 EUR a seconda della destinazione
Regno Unito	Air Passenger Duty APD	Fino a oltre 184 GBP ogni 6000 miglia
Stati Uniti d'America	International Transportation Tax	16,30 USD/passeggero
UE	ETS	0,03 EUR (Ryanair) Fino a 2 EUR/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 EUR, 10 USD +19 EUR, 25 USD (solo a Delhi)
Austria	Flugabgabegesetz	Fino a 35 EUR 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 le commissioni 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, si veda la mappa seguente:



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



Un volo in classe business da Londra a Città del Messico (circa 5 000 miglia) sarà soggetto a una tassa sui passeggeri (APD) pari a 162 sterline (195 EUR).

Il processo in seno all'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 rappresenta un ostacolo a un accordo internazionale. Pur non essendo mai stato così, 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, sebbene la risoluzione includa anche numerose condizioni e precondizioni. Pertanto, non è affatto sicuro che l'assemblea dell'ICAO del 2016 riuscirà ad adottare regole chiare per la MBM. Occorre tenere presente che l'assemblea dell'ICAO del 2001 aveva 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;

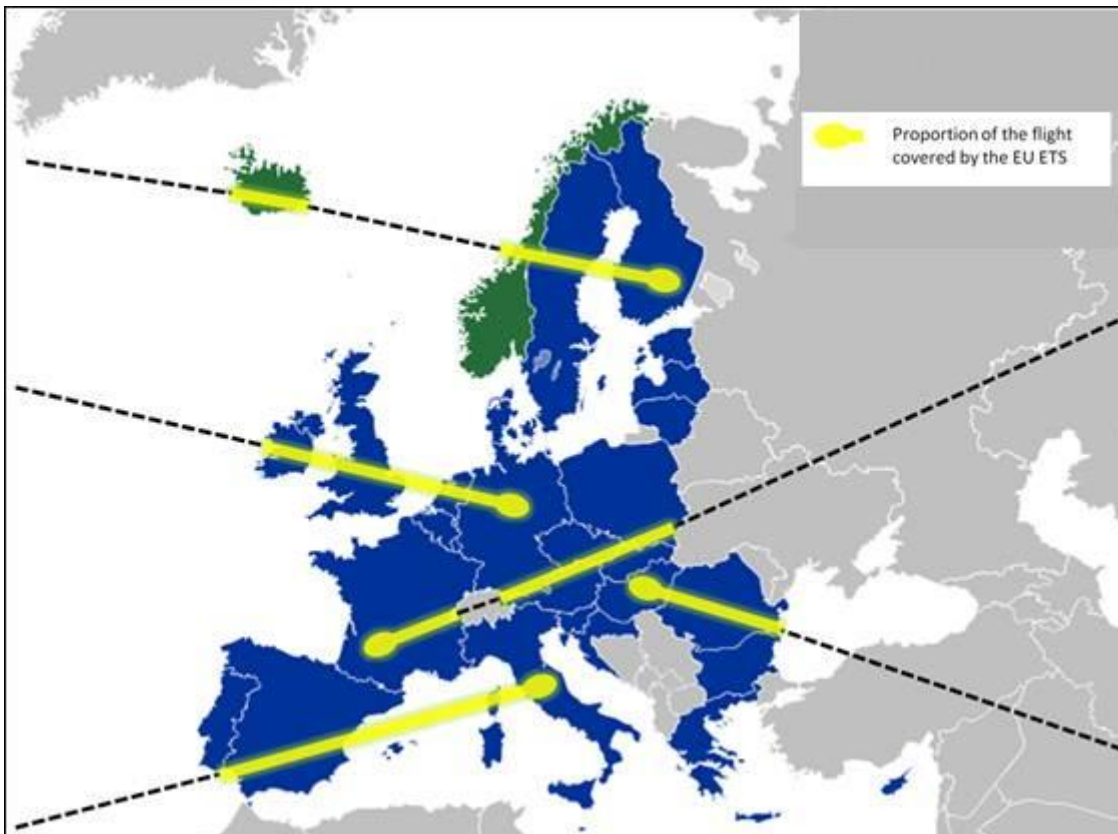
Rispetto ai progressi molto diversi compiuti dall'UNFCCC, va detto che persino la conferenza COP 19 di Varsavia ha ottenuto risultati più concreti e positivi rispetto all'assemblea dell'ICAO. Una delle condizioni essenziali dell'Unione europea per un'ulteriore modifica della sua legislazione era l'adozione 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 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 dovrebbe essere applicato integralmente anche per i voli intercontinentali da e verso l'Europa e 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%. A norma della sospensione dei termini, questo volo non sarebbe per nulla 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 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 in seno all'ICAO non ridurrebbero realmente le emissioni dovute al trasporto aereo, ma si tiene conto solo di 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. Nel riflettere la discussione critica su questi due strumenti all'interno dell'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'Europa**
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

Sebbene il relatore proponga di attenersi il più possibile alla proposta della Commissione, 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 reale, tale possibilità 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% degli 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 a cui devono attenersi gli altri settori già dall'inizio del 2013.

L'attuazione della legislazione dell'UE in vigore è fondamentale per qualsiasi 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 essenziale

Tutti i soggetti che non intendono 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 in merito alla modifica della direttiva entro aprile, altrimenti 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.

24.1.2014

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA

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

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))

Relatore per parere: Eija-Riitta Korhola

BREVE MOTIVAZIONE

Contesto

Il cambiamento climatico è un problema globale e deve, pertanto, essere affrontato su scala globale. L'inclusione del trasporto aereo nel sistema EU ETS è stata decisa in ragione della lentezza del processo ICAO e, all'epoca, è sembrata una buona idea. Si è pensato che avrebbe potuto fungere da esempio da imitare e che avrebbe incoraggiato la comunità internazionale a sviluppare una soluzione realmente globale. All'epoca, molti paesi stavano già pianificando talune misure basate sul mercato (MBM), ma un accordo globale sembrava essere ancora lontano. Tuttavia, a seguito dell'adozione del sistema EU ETS, ci si è subito preoccupati di imporre le relative disposizioni ai vettori dei paesi terzi, con le conseguenti evidenti ripercussioni. In fase di attuazione del sistema EU ETS sin dall'inizio del 2012, gli Stati membri e le relative linee aeree si sono imbattuti in misure di ritorsione da parte dei paesi terzi, che hanno fortemente indebolito la competitività delle linee aeree e le potenzialità di crescita. A causa di ciò e della chiara riluttanza dei paesi terzi a cooperare e a conformarsi al sistema EU ETS, l'UE ha dovuto prendere la decisione di sospendere i termini, che si è rivelata giusta e saggia.

Situazione attuale

Il relatore ritiene che sussistano diversi motivi per i quali è opportuno consentire al processo ICAO di svilupparsi in tranquillità senza cercare di continuare a imporre la legislazione interna dell'UE ai paesi terzi, che non solo metterebbe a repentaglio il processo ICAO stesso, ma esporrebbe altresì gli Stati membri e le linee aeree dell'UE a ulteriori misure di ritorsione e

a conflitti commerciali. In primo luogo, le decisioni a favore di una misura mondiale basata sul mercato sono state prese e il processo è in corso; l'ICAO è l'unico organismo attraverso cui è possibile raggiungere una soluzione globale. In secondo luogo, per la prima volta nella storia, un meccanismo globale è attivamente sostenuto anche all'esterno dell'UE e vi stanno partecipando attori di primo piano. In terzo luogo, tutte le parti interessate, incluse le linee aeree e le industrie aeronautiche, sostengono questa soluzione globale, che è ora più vicina che mai. I paesi sono pronti, maggiormente coinvolti e più disposti ad accettare rispetto a prima. Inoltre, lo spazio aereo proposto dall'UE è stato espressamente respinto dall'ICAO.

Conclusione

Il relatore ritiene, pertanto, che l'UE debba essere un attore attivo nel promuovere un accordo globale e che non debba continuare ad agire unilateralmente facendo in questo modo arretrare il processo. L'UE deve evitare azioni che i nostri partner commerciali internazionali giudicherebbero poco costruttive e che ostacolerebbero i negoziati ICAO. Tutte le relazioni dei paesi terzi concernenti la presente proposta indicano il contrario, per cui il relatore propone di continuare a sospendere i termini per quanto riguarda i voli all'interno del SEE fino al 2016. Nell'ottica, poi, dell'EU ETS, l'UE continuerebbe a svolgere un ruolo guida intervenendo tempestivamente per contenere le emissioni del trasporto aereo. Anche se l'UE ha il diritto esclusivo di legiferare sul proprio territorio, il relatore ritiene che non sia questo l'approccio migliore se si ricerca una soluzione realmente globale. Diplomazia climatica significa che tutte le parti coinvolte devono svolgere un lavoro di squadra, adoperandosi per un obiettivo comune con strumenti comuni. Oltre alla ricerca di una soluzione comune, tra le priorità dell'UE devono figurare il benessere delle industrie aeronautiche europee, la competitività e le possibilità operative in questo settore fortemente competitivo.

Per i motivi sopra esposti, il relatore propone di continuare ad applicare le disposizioni concernenti la sospensione dei termini per i voli all'interno del SEE fino all'assemblea generale dell'ICAO, che si terrà nel 2016, al fine di raggiungere una soluzione davvero globale che sia veramente vantaggiosa per il clima e per gli attori coinvolti.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a tenere conto nella sua relazione dei seguenti emendamenti:

Emendamento 1

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 38^a 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. **Si tiene** conto degli sviluppi registrati e delle posizioni assunte nei consessi internazionali e, in particolare, della risoluzione, adottata alla 38^a assemblea dell'ICAO, contenente la Relazione ricapitolativa della politica permanente e delle pratiche dell'ICAO nel settore della protezione ambientale.

Emendamento 2

**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.

Emendamento

soppresso

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.*

Motivazione

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

Emendamento 3

**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

Motivazione

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

direttiva esclusivamente ai voli all'interno del SEE.

Emendamento 4

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

Emendamento 5

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

Emendamento 6

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

soppresso

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 7

Proposta di direttiva Considerando 10

Testo della Commissione

Emendamento

(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 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.

soppresso

Emendamento 8

Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 1 – comma 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – comma 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 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

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – comma 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

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – comma 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

5. In deroga agli articoli 3 octies, 12, 15 e 18 bis, quando un operatore aereo registra

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.

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.

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 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – comma 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

*verificate dell'operatore ai fini degli
articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.*

Emendamento 13

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Emendamento 14

**Proposta di direttiva
Allegato**

Testo della Commissione

Emendamento

[...]

soppresso

PROCEDURA

Titolo	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
Riferimenti	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 24.10.2013
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 24.10.2013
Relatore per parere Nomina	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Esame in commissione	16.12.2013
Approvazione	23.1.2014
Esito della votazione finale	+: 29 -: 22 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke

22.1.2014

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 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))

Relatore per parere: Mathieu Grosch

BREVE MOTIVAZIONE

Contesto

L'aviazione è attualmente responsabile di circa il 3% delle emissioni di gas a effetto serra totali, ma queste emissioni sono in rapida crescita. L'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha stimato che le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo sono quasi raddoppiate tra il 1990 e il 2006, a fronte di un aumento del 34% delle emissioni provenienti dall'utilizzo di combustibili fossili. L'ICAO prevede un aumento compreso tra il 63 e l'88% entro il 2020, un periodo nel quale l'Unione europea si è impegnata a ridurre le sue emissioni del 20% rispetto ai livelli del 1990.

Solo un approccio internazionale può permettere di lottare efficacemente contro il riscaldamento climatico. Né le emissioni di carbonio, né il cambiamento climatico si fermano ai confini nazionali. Di conseguenza, è necessario che i medesimi obiettivi climatici siano adottati a livello globale, il che può essere conseguito solo attraverso un accordo in seno all'ICAO.

L'assemblea del 2013 ha riconosciuto che le misure basate sul mercato (MBM) sono necessarie per promuovere la crescita sostenibile nell'aviazione e che sono tre le opzioni percorribili per un regime di misure basate sul mercato (compensazione obbligatoria con/senza condivisione degli introiti e scambio di quote di emissioni). Si è deciso di elaborare un regime di MBM globale che sarà oggetto di una decisione all'assemblea del 2016, per poi essere attuato a partire dal 2020.

Proposta della Commissione

L'ultima proposta della Commissione esonererebbe completamente i voli verso i paesi terzi nel 2013 e limiterebbe il sistema di scambio di quote di emissioni alle tratte dei voli internazionali che attraversano lo spazio aereo del SEE (12 miglia nautiche dal punto più distante dalla costa più esterna di un territorio del SEE) per il periodo 2014-2020.

I voli da e verso i paesi a reddito basso o medio-basso con una quota inferiore all'1% del trasporto aereo internazionale saranno esonerati, come richiesto nella risoluzione dell'ICAO. Inoltre, per gli operatori di jet d'affari sono stati fissati nuovi livelli di esenzione. Si tratta di un passo positivo, dal momento che porta a ingenti risparmi nei costi di ottemperanza senza intaccare in modo rilevante le emissioni evitate.

L'accordo globale in seno all'ICAO rappresenta una soluzione a lungo termine

Sebbene l'esenzione dei paesi a basso reddito rispecchi un elemento importante della risoluzione dell'ICAO, l'adozione di un approccio basato sullo spazio aereo potrebbe minare la buona volontà internazionale che sarà necessaria per arrivare a un accordo globale nel 2016. Questo rischio è inasprito dalla mancanza di una definizione universalmente convenuta di "spazio aereo europeo". Il presente parere, di conseguenza, favorisce l'approccio adottato per il 2012 che prevede la sospensione dei termini fino alla prossima assemblea dell'ICAO.

In questo periodo è opportuno che la Commissione intensifichi i contatti bilaterali e multilaterali con i paesi terzi per promuovere un accordo dell'ICAO e, come misura temporanea, incoraggiare un numero maggiore di paesi ad adeguarsi all'ETS o ad adottare misure analoghe. Ciò andrebbe integrato da altre misure tese a ridurre le emissioni dall'aviazione, in particolare creando un "cielo unico europeo" che minimizzerebbe i ritardi e i dirottamenti nel controllo del traffico aereo.

Necessità di stabilità

L'opportunità di prorogare la sospensione dei termini è rafforzata dalla frequenza delle modifiche cui il settore è stato soggetto negli ultimi anni. Il regime annunciato inizialmente nel 2012 prevedeva l'inclusione nell'ETS di tutti i voli da/per l'Europa. Il regime effettivo per il 2012 escludeva i voli da/per i paesi terzi. La Commissione propone ora di prorogare questa esenzione nel 2013 e di introdurre in seguito un terzo regime per il periodo 2014-2020.

Al contrario, il relatore suggerisce di mantenere il regime del 2012 fino al 2016 come minimo e fino al 2020 se la prossima assemblea dell'ICAO converrà di introdurre una misura globale a partire da tale data. Se tale accordo non si verificherà, dal 2017 si adotterebbe un approccio basato sullo spazio aereo.

Un approccio di questo tipo massimizzerebbe le possibilità di arrivare a un accordo internazionale senza mettere in questione in diritto dell'UE di regolamentare il proprio spazio aereo, un diritto garantito dalla convenzione di Chicago e confermato dalla Corte di giustizia. L'UE mostrerebbe ai partner internazionali la propria disponibilità a lavorare in modo costruttivo nell'ambito di negoziati internazionali e bilaterali. Indicherebbe, inoltre, che si

aspetta che l'ICAO soddisfi il proprio impegno di raggiungere una decisione nel 2016 e che un ulteriore ritardo non sarebbe accettabile.

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 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. Nel frattempo, 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 2

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

(1 bis) Il settore del trasporto aereo presenta un forte carattere internazionale. È opportuno adottare in tempi rapidi iniziative a favore della tutela del clima in quanto i problemi mondiali come quello posto dalle emissioni del settore aereo possono essere affrontati più efficacemente attraverso un approccio internazionale che includa l'obbligo di rispettare le stesse misure o conseguire gli stessi obiettivi utilizzando misure diverse. Un accordo globale in seno all'ICAO offre le migliori prospettive di garantire la sostenibilità a lungo termine.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2

(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.

(2) L'approvazione della decisione n. 2013/377/UE^{4bis} ha consentito di realizzare progressi significativi in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in vista della conclusione di un accordo mondiale in occasione della prossima assemblea. Onde agevolare la conclusione di un siffatto accordo, tutelare la competitività del settore europeo del trasporto aereo ed evitare misure di ritorsione commerciali, è auspicabile prorogare temporaneamente le disposizioni di sospensione dei termini ("stop the clock") almeno fino alla prossima assemblea generale dell'ICAO prevista nel 2016.

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.

^{4bis} Decisione n. 2013/377/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, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità.

Emendamento 4

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 **possa essere** un mezzo semplice ed efficace per limitare l'applicazione di misure regionali basate sul mercato **fino all'entrata in funzione** di una misura **mondiale basata sul mercato, l'inclusione di emissioni prodotte dai voli da e verso i paesi non appartenenti allo spazio economico europeo (SEE) e il calcolo delle percentuali da parte di Eurocontrol** in base alla 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 **si applica a partire dal 2017 solo nel caso in cui alla prossima assemblea dell'ICAO del 2016 non venga concordato un meccanismo mondiale basato sul mercato**. 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 ***all'entrata in vigore di una misura mondiale basata sul mercato.***

Emendamento 5

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. ***Se i negoziati in questione porteranno i paesi terzi ad accettare l'allineamento al sistema europeo di scambio di quote di emissioni o ad adottare misure equivalenti, le deroghe previste nella presente direttiva dovrebbero essere modificate di conseguenza.***

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Al fine di consolidare la fiducia a livello internazionale nei confronti del sistema dell'UE, gli Stati membri dovrebbero utilizzare i proventi ottenuti dall'applicazione del sistema europeo di scambio di emissioni al settore dell'aviazione per mitigare l'impatto di tali emissioni. Ciò dovrebbe includere il sostegno a favore degli sforzi dei paesi in via di sviluppo in materia di protezione del clima conformemente all'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, della direttiva

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 ter) In sede di negoziazione di accordi in materia di aviazione con paesi terzi, l'UE dovrebbe sempre includere la questione dello scambio di emissioni nel settore del trasporto aereo.

Emendamento 8

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

Emendamento 9

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.

Emendamento 10

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 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

(10) 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, *dovrebbero essere esentate per il periodo dal 2014 fino all'entrata in vigore di una misura basata sul mercato.* 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 11

Proposta di direttiva Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) I voli tra le regioni ultraperiferiche definite nell'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e il territorio continentale del SEE dovrebbero altresì seguire l'approccio regionale basato sul mercato fino all'entrata in vigore di una misura mondiale basata sul mercato. Le

percentuali dovrebbero essere calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali del territorio continentale del SEE e della regione ultraperiferica che non va oltre 12 miglia dal punto più distante del territorio continentale del SEE.

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto -1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 3 quinquies – paragrafo 4 – punto 1

Testo della Commissione

Emendamento

(-1) L'articolo 3 quinquies, paragrafo 4, punto 1, della direttiva 2003/87/CE è sostituito dal seguente:

4. "Gli Stati membri utilizzano i proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote per intraprendere azioni o ricerche volte a combattere il cambiamento climatico."

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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:*

1. *Deroghe* all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e dell'articolo 14, paragrafo 3:

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 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) ***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 tutte le emissioni prodotte dai voli da e per i paesi non appartenenti al SEE in ciascun anno civile dal 2013 al 2016. Qualora l'assemblea dell'ICAO del 2016 decida di introdurre una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2020, tale meccanismo rimarrà in vigore negli anni civili dal 2017 al 2020;***

Motivazione

Questa disposizione consentirebbe di prorogare l'approccio "stop the clock" e di escludere i voli da e per i paesi terzi per la durata dei negoziati dell'ICAO. Ciò eviterebbe inoltre di imporre a partire dal 2014 un altro nuovo sistema alle compagnie aeree, che hanno già dovuto prepararsi per la proposta originale del 2012 e in seguito per la sospensione dei termini ("stop the clock").

Emendamento 15

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) ***Qualora l'assemblea dell'ICAO del 2016 non decida di introdurre una misura mondiale basata sul mercato, gli Stati membri, in deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis e all'articolo 14, paragrafo 3, considerano soddisfatti i requisiti di cui a suddetti paragrafi in relazione alle*** emissioni prodotte dai voli da e per paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile ***a partire dal 2017 se, per rispecchiare la quota di voli effettuati all'interno dello spazio aereo europeo,*** 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;

Motivazione

Ciò consentirebbe di introdurre un approccio basato sullo spazio aereo europeo a partire dal 2017, se i negoziati dell'ICAO non avessero successo (cfr. emendamento 7).

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera b bis

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis e all'articolo 14, paragrafo 3, fino all'entrata in vigore di una misura mondiale basata sul mercato, gli Stati membri considerano soddisfatti i requisiti di cui a suddetti paragrafi per quanto riguarda le emissioni prodotte dai voli tra le regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del TFUE e il territorio continentale del SEE quando, per rispecchiare la quota di voli effettuati all'interno dello spazio aereo europeo, l'operatore di tali voli ha restituito le quote corrispondenti alle percentuali, che devono essere calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali del territorio continentale del SEE e della regione ultraperiferica, che non va oltre 12 miglia dal punto più distante del territorio continentale del SEE oppure calcolate conformemente al paragrafo 6;

Emendamento 17

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) ***In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis e all'articolo 14, paragrafo 3, gli Stati membri considerano soddisfatti i requisiti di cui ai suddetti paragrafi per quanto riguarda*** le emissioni prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo non commerciale in ogni anno civile, fino ***all'introduzione di una misura internazionale basata sul mercato***, se le emissioni per le quali l'operatore aereo è responsabile nell'anno civile sono inferiori a 1 000 tonnellate;

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

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.

Emendamento

d) ***In deroga all'articolo 12, paragrafo 2 bis, e all'articolo 14, paragrafo 3, gli Stati membri considerano soddisfatti gli obblighi precisati in tali paragrafi per quanto riguarda*** 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;

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Le emissioni verificate di cui ***al paragrafo***

Emendamento

Le emissioni verificate di cui ***ai paragrafi***

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.

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

Emendamento 20

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

Motivazione

Emendamento teso a chiarire che il riferimento è al nuovo articolo 28 bis, aggiunto dalla direttiva.

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 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

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 **e i voli da e per un aerodromo ubicato in una delle regioni ultraperiferiche**, l'operatore aereo può scegliere di non comunicare i dati sulle

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.

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. ***L'operatore è informato del risultato dei calcoli eseguiti dall'autorità competente e*** le emissioni calcolate in questo modo sono considerate emissioni verificate dell'operatore ai fini degli articoli 11 bis, 12, 14 e 28 bis.

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. La Commissione informa regolarmente il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi dei negoziati in seno all'ICAO e con i paesi terzi.

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 2003/87/CE

Articolo 28 bis – paragrafo 7 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

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.

partire dal 2020, insieme ad eventuali proposte. ***Le eventuali proposte sono accompagnate da valutazioni di impatto dettagliate.***

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 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, 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 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 25

Proposta di direttiva

Allegato II quater – ultimo comma

Testo della Commissione

Emendamento

La percentuale di emissioni di cui all'articolo 28 bis per i voli effettuati da e per una regione ultraperiferica si calcola in base alla tabella sottostante in cui, prima dell'adozione, saranno inserite le percentuali ricavate applicando, mutatis mutandis, la stessa formula, sulla base dei migliori dati possibili e con l'ausilio di Eurocontrol.

Emendamento 26

**Proposta di direttiva
Allegato II quater – nuova linea**

Testo della Commissione

Emendamento

***Aggiungere linee per: Guadalupa,
Guyana francese, Martinica, Riunione,
Saint Barthélemy, Saint Martin, Azzorre,
Madera e isole Canarie.***

PROCEDURA

Titolo	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	
Riferimenti	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 24.10.2013	
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 24.10.2013	
Relatore per parere Nomina	Mathieu Grosch 4.11.2013	
Esame in commissione	16.12.2013	20.1.2014
Approvazione	21.1.2014	
Esito della votazione finale	+: 31 -: 6 0: 4	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	

PROCEDURA

Titolo	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	
Riferimenti	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Presentazione della proposta al PE	16.10.2013	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 24.10.2013	
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
Relatore(i) Nomina	Peter Liese 17.10.2013	
Esame in commissione	17.12.2013	23.1.2014
Approvazione	30.1.2014	
Esito della votazione finale	+: -: 0:	41 7 6
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Deposito	31.1.2014	