



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0002616 P-4.22.25
del 06/03/2017



16162403

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

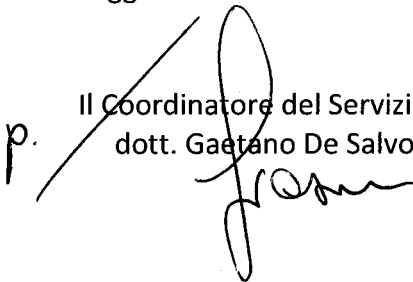
Ministero dell'Economia e delle Finanze
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: *Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la **Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 - COM(2017) 54.***

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

p. 
Il Coordinatore del Servizio
dott. Gaetano De Salvo



Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE, PER
IL DANNO AMBIENTALE E PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA
E GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI

DIVISIONE IV - AFFARI EUROPEI

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Europee
Servizio Informative Parlamentari e
Corte di Giustizia UE
infoattive@governo.it

e, p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di Valutazione degli Atti UE

Ministero dell'Economia e delle Finanze
Nucleo di Valutazione degli Atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico
Nucleo di Valutazione degli Atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione Internazionale
Nucleo di Valutazione degli Atti UE

Oggetto: Richiesta di relazione.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 – COM(2017) 54.

- Codice del Consiglio: 5968/17
- Codice della proposta: COM (2017) 54
- Codice interistituzionale: 2017/0017 (COD)
- WP Commissione (2016): non presente

Con riferimento alla richiesta di cui all'oggetto, si allega per i seguiti di competenza la relazione e la rispettiva tabella di corrispondenza, redatta dalla competente Direzione Generale per il Clima e l'Energia ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 234/2012.

Cordialmente,

Federica Fricano

Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 sulla Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021

Oggetto dell'atto

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

- Codice del Consiglio: 5968/17
- Codice della proposta: COM (2017) 54
- Codice interistituzionale: 2017/0017 (COD)
- WP Commissione (2016): non presente

Premessa: finalità e contesto

Le emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle attività di trasporto aereo sono in forte aumento, si stima che entro il 2050 le emissioni di biossido di carbonio (CO₂) generate dal trasporto aereo internazionale potrebbero raggiungere un livello pari a quattro volte quello del 2010. Il forte aumento delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dell'aviazione rischia di vanificare gli sforzi compiuti dall'UE e a livello mondiale per affrontare efficacemente i cambiamenti climatici. Nel 2008, l'UE ha affrontato per prima la questione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo, inserendo il settore dell'aviazione nel sistema dell'Emissions Trading System (ETS), infatti, dal 1 Gennaio 2012 le emissioni provenienti dalle attività di trasporto aereo sono state incluse nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione di gas ad effetto serra sancito dalla Direttiva 2003/87/CE. Agli inizi del 2013, a seguito dei segnali positivi giunti dall'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) in merito a possibili misure internazionali per limitare le emissioni del settore, è stata adottata la Decisione 377/2013/UE del 24 aprile 2013, con la quale la Commissione Europea ha approvato la proposta di deroga temporanea all'attuazione dell'art. 16 della Direttiva ETS per specifiche tipologie di voli al di fuori dello Spazio Economico Europeo (la cosiddetta Decisione "Stop The Clock"). Ai sensi della Decisione "Stop the clock", gli Stati membri non adottano misure nei confronti degli operatori aerei che non abbiano comunicato le emissioni verificate e non abbiano restituito le quote in relazione al traffico aereo oggetto di deroga, di cui sopra per il periodo 2010-2012. Il 16 aprile 2014 è stato approvato il Regolamento (UE) N. 421/2014 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. Il Regolamento (UE) N.421/2014 modifica sostanzialmente il campo di applicazione del settore aereo poiché introduce una deroga temporanea agli obblighi della normativa vigente, nei confronti delle emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE) e di tutte le emissioni prodotte dai voli tra un aerodromo situato in una delle regioni ultraperiferiche e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE.

Sia la Decisione 377/2013/UE sia il Regolamento (UE) N. 421/2014, possono essere definiti "atti preparatori" alle decisioni previste e attese in ambito internazionale in seno all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (si seguito ICAO). Infine, si ricorda che nell'ottobre 2014 il Consiglio europeo ha adottato il quadro strategico 2030 per il clima e l'energia. L'obiettivo vincolante di riduzione globale delle emissioni nazionali di gas a effetto serra di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 è un elemento centrale del quadro per il 2030. Sono inclusi in tale quadro strategico sia i settori ETS che dovranno ridurre le proprie emissioni del 43% rispetto ai livelli del 2005, sia i settori non coperti dall'ETS che dovranno diminuire le proprie emissioni del 30% rispetto al 2005. In questo modo l'UE si è impegnata a contribuire all'obiettivo climatico previsto dall'accordo di Parigi ovvero mantenere il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali e proseguire gli sforzi per limitare lo stesso incremento a 1,5°C. L'UE si è impegnata, inoltre, a perseguire l'obiettivo indicativo fissato dall'ICAO in base al quale le emissioni mondiali nette di CO2 derivanti dal trasporto aereo internazionale non dovrebbero superare i livelli del 2020 ("*Carbon neutral growth 2020-crescita neutra in termini di emissioni di carbonio*" o GNC 2020).

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

A. 1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione. La base giuridica della proposta è l'articolo 192 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). La proposta persegue un obiettivo legittimo rispetto al campo di applicazione degli articoli da 191 a 193 del TFUE che specificano le competenze dell'Unione Europea in materia di cambiamenti climatici.

A.2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La direttiva sul sistema ETS dell'UE è uno strumento di politica dell'UE già in vigore e la cui validità si protrarrà oltre il 2020. Conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli obiettivi della proposta che modifica tale strumento possono essere raggiunti solo tramite una proposta della Commissione a livello di UE.

Agire a livello dell'UE o, se possibile, a livello globale, è più efficiente che agire a livello di Stato membro, a causa degli effetti transfrontalieri dei cambiamenti climatici e della natura in gran parte transnazionale del settore aereo. Un'azione a livello di UE consentirà di conseguire in maniera più efficace gli obiettivi nazionali e internazionali dell'UE in materia di clima e di assicurare l'attuazione armonizzata della GMBM¹ nell'UE. In tal modo, sarà garantito un adeguato contributo del settore dell'aviazione alla riduzione dell'impatto del cambiamento climatico, assicurando al contempo la competitività internazionale del settore dell'aviazione dell'UE e il mantenimento di condizioni di parità nel mercato interno dell'UE.

A.3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto non va al di là di quanto sia necessario per riuscire ad adottare gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra per il 2020 e il 2030 in modo

¹ In ambito ICAO i Paesi hanno avviato il negoziato per la definizione di un meccanismo di mercato globale (GMBM-Global Market Based Measure) per consentire la limitazione delle emissioni del settore a livello internazionale. Tale strumento è stato stabilito nel corso dell'Assemblea Generale dell'ICAO del settembre – ottobre 2016 (CORSA).

efficace rispetto ai costi, assicurando al tempo stesso il corretto funzionamento del mercato interno ed agevolando il completamento delle norme di attuazione della GMBM.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

B.1. Valutazione del progetto e urgenza

Il Regolamento (UE) N. 421/2014 introduce una deroga temporanea agli obblighi della normativa vigente, nei confronti delle emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE) e di tutte le emissioni prodotte dai voli tra un aerodromo situato in una delle regioni ultraperiferiche e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE. Poiché tali disposizioni riguardano il periodo 2013-2016, a partire dal 1 gennaio 2017 il campo di applicazione del settore aereo riassume automaticamente la sua applicazione completa. Questo stato di fatto porta a notevoli problematiche inerenti la gestione del settore aereo del sistema ETS a livello di Autorità Nazionale Competente, non ultimo il problema relativo all'assegnazione e al rilascio delle quote di emissione agli operatori aerei amministrati dall'Italia per gli anni 2017-2020. Con la Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE si propone giustappunto di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo sino al 2020 in continuità con quanto fatto fino ad ora. Inoltre, alla luce dei progressi avanzati in sede ICAO, la Commissione europea ha proposto come unica soluzione quella di continuare con l'approccio attuale ed estendere l'esenzione temporanea introdotta dal suddetto Regolamento oltre il 2016.

B.2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Il progetto, nella sua formulazione attuale, presenta degli elementi di potenziale criticità che andranno ulteriormente analizzati e discussi. Al riguardo, si valuteranno delle riunioni di coordinamento interministeriale per definire la posizione italiana.

B.3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie ed opportune

Il testo dovrà essere discusso in sede di Gruppo Ambiente del Consiglio Europeo dove, anche a seguito dei risultati del coordinamento delle Amministrazioni nazionali competenti, verranno formulate delle proposte di modifica del testo.

C. Valutazione d'impatto

C.1. Impatto finanziario

La proposta non ha nessuna incidenza sul bilancio poiché il sistema è già avviato e la proposta di regolamento oggetto di discussione propone di estendere gli attuali limiti di applicazione dal 2017 sino al 2020.

C.2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La presente proposta di regolamento fa seguito al Regolamento (UE) n. 421/2014 del 16 aprile 2014, che è stato adottato dopo l'assemblea dell'ICAO del 2013. Attraverso il suddetto Regolamento sono introdotte delle deroghe alla 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.

La normativa ETS dell'Unione europea è recepita a livello nazionale tramite il Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30 "Attuazione della direttiva 2009/29/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra". Tale proposta di regolamento va a integrare quanto disposto dal Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

C.3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Da un esame preliminare del testo non si rilevano effetti significativi sulle competenze regionali e sulle autonomie locali. Si fa comunque riserva di fornire eventuali elementi sulla base dei contributi delle altre Amministrazioni coinvolte.

C.4 Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Ci si riserva di fornire elementi sulla base dei contributi delle altre Amministrazioni coinvolte, tuttavia ad un esame preliminare sembrerebbe che non ci siano effetti sulla P.A. .

C.5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Gli effetti sulle attività delle imprese *in primis* e dei cittadini solo in seconda battuta potranno discendere dal Regolamento proposto; tuttavia la sua mancata approvazione potrebbe avere conseguenze rilevanti anche a livello internazionale.

Altro

La presente relazione non tiene conto delle osservazioni delle altre Amministrazioni interessate essendo il coordinamento ancora in fase di avvio. E' comunque previsto un coordinamento interministeriale nazionale sulla proposta.

Tabella di Corrispondenza

(articolo 6, comma 5, legge 24 dicembre 2012, n. 234)

Disposizioni del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Normativa nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'articolo 1117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)

N.B. L'impatto del regolamento proposto sulla normativa nazionale risulta molto limitato in quanto si tratta di una estensione di quanto già predisposto e approvato con Regolamento (UE) 421/2014.