

Bruxelles, 6 febbraio 2017  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0017 (COD)**

---

---

5968/17  
ADD 1

CLIMA 25  
ENV 104  
AVIATION 20  
MI 102  
IND 27  
ENER 38  
CODEC 162

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	3 febbraio 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2017) 30 final
Oggetto:	Documento di lavoro dei servizi della commissione - sintesi della valutazione d'impatto che accompagna il documento 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'applicazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 30 final.

---

All.: SWD(2017) 30 final



Bruxelles, 3.2.2017  
SWD(2017) 30 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**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'applicazione di una misura mondiale  
basata sul mercato a partire dal 2021**

{COM(2017) 54 final}

{SWD(2017) 31 final}

## SCHEMA DI SINTESI

Valutazione d'impatto relativa a una 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.

### A. Necessità dell'intervento

**Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?** Max. 11 righe

Nel 2016 è stato raggiunto un accordo su una misura mondiale (GMBM) per affrontare, a partire dal 2021, il problema delle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale. La legislazione dell'UE deve essere modificata per tenere conto di tale misura. Se non vengono introdotte modifiche, a partire dal 2017 il sistema ETS dell'UE si applicherà anche ai voli tra l'UE e i paesi terzi, oltre ai voli all'interno del SEE, come succede attualmente.

**Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?** Max. 8 righe

Il grado di ambizione ambientale cui si ispira il sistema ETS dell'UE deve essere mantenuto, per conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di clima a livello nazionale e rispettare gli impegni internazionali, sostenendo al contempo l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato, in modo da ottimizzare l'impatto globale delle strategie di mitigazione.

**Qual è il valore aggiunto di un'iniziativa a livello dell'Unione?** Max. 7 righe

Il mercato unico nel settore dell'aviazione è uno degli obiettivi fondamentali dell'UE. L'azione dell'UE impedisce la distorsione della concorrenza sul mercato interno garantendo un'attuazione uniforme della GMBM nell'UE.

### B. Soluzioni

**Quali opzioni strategiche, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?** Max. 14 righe

Le opzioni relative al 2017-2020 prevedono tutte il mantenimento del sistema ETS, ma con campi di applicazione diversi: campo di applicazione completo (opzione 0), voli in partenza dal SEE (opzione 2), attuale campo di applicazione all'interno del SEE (opzione 1).

Per il periodo successivo al 2020, lo scenario di base (0) prevede il campo di applicazione completo. Le altre opzioni prevedono tutte che i voli esterni al SEE rientrino esclusivamente nel campo di applicazione della GMBM. In base all'opzione 1, il sistema ETS dell'UE si applica ai voli all'interno del SEE. In base all'opzione 2, il sistema ETS dell'UE che si applica ai voli all'interno del SEE viene allineato alla GMBM. In base all'opzione 3, la GMBM si applica ai voli all'interno del SEE.

L'opzione prescelta consiste nel prorogare il campo di applicazione limitato all'interno del SEE (opzione 1) fino a quando non vi sarà sufficiente chiarezza sulla natura e il contenuto degli strumenti giuridici che l'ICAO dovrebbe adottare per l'attuazione della misura mondiale basata sul mercato.

**Quali sono i sostenitori delle varie opzioni?** Max. 7 righe

Periodo 2017-2020: Le organizzazioni della società civile e i singoli cittadini preferiscono l'opzione 0 mentre le autorità pubbliche sostengono l'opzione 1. Le imprese private, le organizzazioni professionali e le organizzazioni internazionali sono divise tra l'opzione 1 e l'abrogazione del sistema ETS dell'UE.

Periodo successivo al 2020: Le organizzazioni della società civile e i singoli cittadini sono a favore del mantenimento del sistema ETS dell'UE (opzioni da 0 a 2). Alcune autorità pubbliche auspicano il mantenimento dell'applicazione del sistema ETS dell'UE ai voli all'interno del SEE (opzioni 1 e 2), mentre altre autorità pubbliche, le compagnie aeree e le associazioni di settore preferiscono l'opzione 3.

### C. Impatto dell'opzione preferita

**Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?** Max. 12 righe

Il settore del trasporto aereo continuerà a contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di clima. L'opzione prescelta dovrebbe generare una domanda annuale di 25,1 milioni di tonnellate di quote di emissioni di altri settori ETS e crediti internazionali nel 2020 e una domanda annuale di 49,3 milioni di tonnellate di quote UE originariamente attribuite ad altri settori ETS nel 2030. Rispetto all'opzione di base l'opzione prescelta comporta costi di funzionamento inferiori (- 0,1% nel 2020 e - 0,43% nel 2030), con un conseguente aumento della domanda di voli (aumento del 0,5% nel 2020 e dell'1,44% nel 2030). Anche l'occupazione nel settore del trasporto aereo, inoltre, è probabilmente destinata a crescere del 0,4% nel 2020 e del 1,5% nel 2030.

**Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?** Max. 12 righe

I costi contenuti delle quote comportano pochi costi operativi aggiuntivi ed un impatto trascurabile sulla competitività dei settori del trasporto aereo e del turismo dell'UE.

Tutte le opzioni generano costi amministrativi per gli operatori aerei e per le autorità nazionali. È probabile che l'opzione prescelta sia quella che comporta i costi più esigui, ma questi sono difficili da quantificare per il periodo successivo al 2020 a causa dell'incertezza sulle disposizioni amministrative applicabili alla GMBM.

**Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?** Max. 8 righe

Nel quadro del sistema ETS dell'EU, circa 2 600 piccoli emettitori non commerciali sono responsabili dell'1% delle emissioni. Le modifiche apportate in precedenza al sistema ETS dell'UE prevedevano l'esenzione fino al 2020 per i piccoli operatori aerei non commerciali. Si propone di prorogare il beneficio dell'esenzione per contenere gli oneri ed i costi amministrativi.

**L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?** Max. 4 righe

Le autorità pubbliche potranno contare sulle entrate provenienti dalle vendite all'asta (proventi annuali delle vendite all'asta: 123,6 milioni di EUR nel 2020 e 302,3 milioni di EUR nel 2030).

**Sono previsti altri impatti significativi?** Max. 6 righe

I rischi di opposizione e di inadempienza da parte dei paesi terzi sono ridotti, a causa del limitato campo di applicazione.

#### **D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?** Max. 4 righe

Quando vi sarà maggiore chiarezza sugli aspetti della GMBM ancora da definire e sulla sua attuazione.