



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 ottobre 2013
(OR. en)**

15051/13

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0344 (COD)**

**ENV 939
AVIATION 185
MI 897
IND 285
ENER 474
CODEC 2312**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	16 ottobre 2013
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2013) 722 final
Oggetto:	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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento [COM\(2013\) 722 final](#).

All.: [COM\(2013\) 722 final](#)



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Il trasporto aereo è uno dei settori in cui le emissioni di gas a effetto serra stanno aumentando più rapidamente. Dato che per ridurre le emissioni in questo settore le possibilità offerte dalla tecnologia sono limitate, in alternativa si può ricorrere a misure basate sul mercato (MBM), in modo che le compagnie aeree compensino il forte aumento delle emissioni finanziandone la riduzione in altri settori.

È ormai assodato che questo tipo di misure si presta ad essere utilizzato nel trasporto aereo internazionale. L'assemblea dell'ICAO del 2001 ha approvato l'applicazione al trasporto aereo internazionale di sistemi di scambio aperto di quote di emissioni. Dopo che l'ICAO nel 2004 ha autorizzato l'utilizzo di misure regionali basate sul mercato, l'UE, cogliendo per prima questa opportunità, ha inserito le attività di trasporto aereo nel proprio sistema di scambio di emissioni («sistema EU ETS»). Nonostante gli effetti positivi per l'ambiente con un basso costo economico, l'attuazione del sistema EU ETS ha trovato non poca opposizione a livello internazionale (vi è chi asserisce, ad esempio, che regolamentare le emissioni delle compagnie aeree basate fuori dell'UE viola la sovranità degli Stati terzi). La Corte di giustizia europea ha tuttavia respinto i ricorsi presentati da compagnie straniere a questo proposito e ha confermato la legittimità del sistema EU ETS¹.

L'inclusione del trasporto aereo nel sistema EU ETS è stata tuttavia decisiva per alimentare il dibattito in seno all'ICAO, così come è stato decisivo l'intenso impegno dell'UE nella lotta contro i cambiamenti climatici per spingere l'ICAO ad avviare un'azione mondiale in fatto di emissioni del trasporto aereo. È evidente che il sistema EU ETS coprirà sempre e solo una parte delle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale, pertanto se non si attuano misure basate sul mercato su scala mondiale il forte aumento di tali emissioni continuerà in tutto il mondo e gli obiettivi di riduzione delle emissioni non rimarranno che un'aspirazione.

La 38^a assemblea dell'ICAO del 2013 ha deciso di elaborare una misura mondiale basata sul mercato, da ultimare nel corso della prossima assemblea dell'ICAO del 2016 e da attuare entro il 2020. Non è stato compiuto alcun passo avanti per quanto concerne il “quadro” per le misure nazionali o regionali basate sul mercato fino al 2020, principalmente perché la risoluzione dell'assemblea non si discostava dalla formulazione scaturita dalle assemblee del 2007 e del 2010 e gli Stati membri hanno ribadito le posizioni assunte nei confronti delle risoluzioni del 2007 e 2010 in merito al cosiddetto “accordo reciproco”. La Commissione, in risposta ai progressi conseguiti in relazione alla MBM mondiale e per incentivarne l'elaborazione, ritiene opportuno proporre di abbassare fino al 2020 la percentuale di emissioni a cui si applica il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE, concretizzando in tal modo una delle ulteriori misure invocate nella decisione n. 377/2013/UE.

¹ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 21 dicembre 2011 nella causa C-366/2010

2. CONSULTAZIONE DEI PORTATORI D'INTERESSE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Le consultazioni sull'inclusione del trasporto aereo nel sistema EU ETS hanno avuto inizio nel settembre del 2005, con la comunicazione *Ridurre l'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici* [COM(2005) 459], sfociata, in dicembre 2006, nella proposta di atto legislativo. In parallelo si sono svolte consultazioni con i paesi terzi sullo scambio di emissioni e sul trasporto aereo, sia per via formale, ad esempio nell'ambito degli incontri del comitato misto UE-USA, sia mediante incontri bilaterali e multilaterali. Di recente si è tenuta una consultazione pubblica online di dodici settimane (21 giugno - 13 settembre 2013), condotta secondo i principi generali e i requisiti minimi della Commissione per la consultazione delle parti interessate, che invitava tutti i portatori d'interesse (ivi comprese le autorità pubbliche dei paesi terzi) ad esprimere il proprio parere in merito al campo d'applicazione appropriato per una misura mondiale basata sul mercato e per quelle regionali. La Commissione continuerà ad adoperarsi per intrattenere rapporti costruttivi, sia bilaterali che multilaterali, con i paesi terzi.

La consultazione pubblica conferma il forte sostegno delle autorità pubbliche, delle ONG e delle compagnie aeree alle misure basate sul mercato. Il favore verso questo tipo di misure per il settore del trasporto aereo è unanime, con un'associazione che si dichiara contraria a misure regionali prima dell'introduzione di una misura mondiale. Per quanto riguarda l'azione regionale, le compagnie aeree sottolineano la necessità che sia semplice a livello amministrativo, accettabile dal punto di vista politico, efficace per l'ambiente e non causi discriminazioni tra le rotte e tra gli operatori. Quel che più preme alle autorità pubbliche e alle ONG è la copertura di una parte significativa delle emissioni, la semplicità amministrativa e l'accettabilità politica.

La valutazione d'impatto ha evidenziato che adeguare il sistema EU ETS per conformarlo all'ipotizzata risoluzione dell'ICAO in materia di MBM per il periodo fino al 2020 è fattibile, con costi amministrativi contenuti. La riduzione del campo di applicazione del sistema EU ETS fino al 2020 è da vedersi nell'ottica dei benefici ambientali che l'intero pianeta trarrà in numero molto maggiore dall'applicazione, a partire dal 2020, di una misura mondiale basata sul mercato che colmerà il divario tra i paesi in fatto di emissioni, raddoppierà, rispetto al sistema UE ETS, la copertura delle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale e dimezzerà tali emissioni entro il 2050.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Sintesi delle misure proposte

In linea con l'esito della 38^a assemblea dell'ICAO, svoltasi nel settembre 2013, è opportuno introdurre un'unica misura mondiale basata sul mercato (MBM) da applicarsi a partire dal 2020 alle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale. In risposta a questa svolta positiva e per imprimere un ulteriore impulso all'elaborazione di una misura mondiale basata sul mercato, occorre modificare le attività del trasporto aereo contemplate dal sistema EU ETS.

La presente proposta di direttiva fa seguito alla decisione di deroga n. 377/2013/UE adottata per favorire la realizzazione di un'azione a livello mondiale tramite l'ICAO. Anche per questa proposta, come per la decisione n. 377/2013/UE, è importante che il Parlamento europeo e il Consiglio giungano presto ad un accordo, affinché possa essere in vigore il 30 aprile 2014,

quando giungeranno a scadenza i prossimi obblighi di restituzione delle quote. Se non si riesce a concordare una revisione del sistema EU ETS, si ritornerà all'assetto che vigeva prima della decisione n. 377/2013/UE. Di seguito si enumerano le modifiche principali che la presente proposta apporterebbe al sistema:

- i voli tra gli aerodromi dello Spazio economico europeo (SEE) continuano ad essere interamente assoggettati, come previsto dalla direttiva originaria e dalla decisione n.377/2013/UE;
- sono esenti i voli da e per paesi terzi non industrializzati le cui emissioni sono inferiori all'1% delle emissioni mondiali prodotte dal trasporto aereo. Questa disposizione esclude le rotte verso circa 80 paesi su base non discriminatoria;
- dal 2014, ai voli da e per i paesi terzi non sono imputate le emissioni rilasciate al di fuori dei paesi del SEE. È proposta una procedura semplificata per determinare la percentuale di emissioni di ciascun volo rientrante nel sistema EU ETS. Si propone che gli operatori, per conformarsi agli obblighi di misurazione, rendicontazione e verifica (MRV), possano scegliere tra metodi alternativi;
- sono esenti le emissioni prodotte nei sorvoli di paesi del SEE, così come le emissioni prodotte dai voli tra gli aerodromi di paesi terzi e gli aerodromi del SEE per quanto concerne le dipendenze e i territori europei, e i voli da e per gli aerodromi del SEE e i suddetti territori.

Con effetto dal 2013, il presente atto costituisce una deroga alla direttiva ETS per una parte delle emissioni prodotte dai voli da e verso paesi terzi: nel 2013 ciò vale per tutte le emissioni dei voli da e per paesi non appartenenti al SEE; per ogni anno civile compreso tra il 2014 e il 2020 si applicano le percentuali indicate in un allegato e calcolate da Eurocontrol in base alla parte della linea ortodromica tra gli aerodromi principali dei paesi SEE e dei paesi terzi, ossia non oltre 12 miglia dal punto più distante della costa SEE. Le percentuali sono stime al ribasso dell'impatto reale sul clima imputabile agli aeromobili che decollano e atterrano negli aerodromi dell'Unione, poiché il trasporto aereo incide sul clima planetario anche attraverso le emissioni di ossidi di azoto, vapore acqueo, particelle di solfati e particolato carbonioso, i cui effetti sul clima si stima siano pari a quelli delle emissioni di diossido di carbonio e che non sono state prese in considerazione.

La procedura, che prevede l'utilizzo delle percentuali dei voli da e verso paesi terzi e si avvale delle categorie utilizzate dal 2010 per la comunicazione delle emissioni, è considerata un metodo efficace e pragmatico. Dato che si applica per coppie di paesi, significa che occorre ricavare dati per i voli sulle rotte in partenza da ciascuno Stato membro verso paesi terzi. Se in un paese terzo i voli attraversano più fusi orari, deve essere considerata una percentuale per ciascun fuso orario attraversato. Queste percentuali sono elaborate sulla base delle migliori informazioni disponibili, comprese quelle fornite da Eurocontrol, e figureranno in una tabella nell'allegato.

Per una maggiore flessibilità, si propone di offrire agli operatori metodi alternativi di misurazione, rendicontazione e verifica: per 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 della determinazione, quanto più accurata possibile, delle emissioni stimate prodotte non al di fuori di paesi membri del SEE, basata sui calcoli di Eurocontrol della distanza precisa percorsa non al di fuori dei paesi SEE.

Gli Stati membri adegueranno le assegnazioni per il periodo 2013-2020 conformemente alle percentuali stabilite nell'allegato e, di conseguenza, sarà adeguato anche il numero di quote da essi messe all'asta.

Un'ulteriore semplificazione proposta per la direttiva ETS riguarda la decisione di non intraprendere azioni nei confronti dei piccoli operatori di aeromobili non commerciali le cui emissioni annue di CO₂ sono inferiori a 1 000 tonnellate. Ciò dovrebbe consentire di ridurre di circa 2 200 il numero degli operatori aerei disciplinati dagli Stati membri, che rappresentano lo 0,2% delle emissioni. E questa una misura che, insieme ad altre adottate per semplificare le formalità burocratiche cui sono tenuti i piccoli operatori aerei, rappresenta un notevole snellimento degli oneri amministrativi a carico degli operatori aerei e delle autorità competenti degli Stati membri, in linea con il programma «Legiferare meglio» dell'UE.

Tutti gli altri obblighi inerenti ai voli restano inalterati. Questa linea d'intervento moderata si è dimostrata valida, come nel caso della decisione n. 377/2013/UE. Non conviene assegnare ulteriori quote gratuite agli operatori, operazione che potrebbe compromettere la riduzione delle emissioni da realizzarsi mediante l'ETS, né svolgere un nuovo esercizio di benchmarking, che imporrebbe oneri importanti agli operatori aerei e agli Stati membri, visto che tra sette anni dovrebbe applicarsi la misura mondiale basata sul mercato e, seppure ciò non si verificasse, un nuovo esercizio di benchmarking sarà comunque condotto nel 2018 ai sensi dell'articolo 3 *sexies* della direttiva ETS.

I benefici che l'ambiente trarrà grazie alla presente proposta sono riconducibili a due elementi chiave: in primo luogo, l'impulso che la proposta dà alla misura mondiale basata sul mercato, che coprirà l'insieme delle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale a partire dal 2020; in funzione del grado di ambizione concordato per detta misura, le emissioni totali del trasporto aereo internazionale avranno come tetto massimo il loro livello del 2020, se non addirittura la metà dei livelli del 2005 entro il 2050. In secondo luogo, il sistema EU ETS continuerà a generare sostanziali riduzioni delle emissioni, che nel periodo 2013-2020 si prevede raggiungano 250 milioni di tonnellate di CO₂.

Va inoltre osservato che, per attuare la misura mondiale basata sul mercato, gli Stati dovranno adottare disposizioni nazionali e che, dopo l'assemblea dell'ICAO del 2016 occorrerà modificare la direttiva ETS in modo che ne consenta l'attuazione. La misura da applicarsi a partire dal 2020, per far propria la nozione di azione precoce invocata dalla IATA, dovrà tenere conto della compensazione delle emissioni effettuata dal trasporto aereo in altri settori nell'ambito del sistema EU ETS, così come delle riduzioni delle emissioni realizzate all'interno del settore stesso. Il paragrafo 26 della risoluzione A38/17-2 dell'ICAO chiede che tali riduzioni delle emissioni siano comunicate all'ICAO.

È opportuno che il Parlamento europeo e il Consiglio adottino la presente proposta nei primi mesi del 2014, in modo da fornire chiarezza e certezza del diritto agli operatori aerei, che altrimenti sono tenuti a restituire, entro il 30 aprile 2014, le quote per tutte le loro emissioni da e verso paesi terzi, come prevede la direttiva 2003/87/CE.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (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*.
- (2) Di conseguenza è opportuno considerare temporaneamente soddisfatti gli obblighi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ quando sono

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

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.

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.

- (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.
- (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.
- (5) Per evitare distorsioni di concorrenza, è importante che tutti i voli sulla stessa rotta siano considerati allo stesso modo.
- (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.
- (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.
- (8) A fini di semplificazione e per snellire le formalità amministrative per i piccoli operatori aerei, gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni annue di CO₂ sono inferiori a 1 000 tonnellate devono essere considerati ottemperanti agli obblighi della direttiva, e le autorità competenti degli Stati membri devono poter introdurre facilmente misure supplementari per semplificare le procedure amministrative a carico dei piccoli operatori aerei.
- (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.
- (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.

- (11) Per garantire agli operatori aerei e alle autorità nazionali la certezza del diritto, è opportuno che le scadenze per la restituzione e la comunicazione delle emissioni del 2013 possano essere fissate fino al 2015.
- (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.
- (13) Occorre quindi modificare la direttiva 2003/87/CE di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- (1) Dopo l'articolo 28 è inserito il seguente articolo 28 *bis*:

“Articolo 28 bis

Deroghe applicabili in vista dell'attuazione, entro il 2020, di un accordo internazionale che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato

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

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.

2. In deroga all'articolo 3 *sexies*, paragrafo 5, e all'articolo 3 *septies*, le quote assegnate a titolo gratuito all'operatore aereo che beneficia delle deroghe di cui al paragrafo 1, lettere da a) a c), sono ridotte in proporzione alla riduzione dell'obbligo di restituzione di cui alle suddette lettere del paragrafo 1.

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]

3. In deroga all'articolo 3 *quinquies*, gli Stati membri mettono all'asta un numero ridotto di quote del trasporto aereo in proporzione alla riduzione del numero totale di quote complessive rilasciate.
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).
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.
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*.
7. In seguito all'assemblea dell'ICAO del 2016, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente le azioni volte ad attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni a partire dal 2020, insieme ad eventuali proposte.

Nel caso in cui non si applichi una misura mondiale dal 2020, tale relazione indica il campo di applicazione ritenuto adeguato per coprire le emissioni prodotte dall'attività da e per i paesi non appartenenti al SEE a partire dal 2020 nell'assenza prolungata di una siffatta 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.”

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

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il *[OPOCE: inserire la data - ultimo giorno del terzo mese successivo alla data di entrata in vigore]* le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal *[OPOCE: inserire data precisa: recepimento + 1 giorno]*.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

Dopo l'allegato II *ter* della direttiva 2003/87/CE, è inserito il seguente allegato II *quater*:

“ALLEGATO II *quater*

TABELLA DELLE PERCENTUALI APPLICABILI PER LE DEROGHE DI CUI ALL'ARTICOLO 28 *bis*

[La percentuale di emissioni di cui all'articolo 28 *bis* per i voli da e per un paese (“paese terzo”) che non è membro del SEE (“paese membro del SEE”) si calcola in base alla tabella sottostante in cui, prima dell'adozione, saranno inserite le percentuali ricavate applicando la formula, sulla base dei migliori dati possibili e con l'ausilio di Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

dove:

Z = l'ortodromia totale di un volo in partenza dall'aerodromo di ciascun paese membro del SEE il cui numero di voli da e per tutte le destinazioni nei paesi terzi era il più elevato nel 2012 (“aerodromo di riferimento dei paesi membri del SEE”) verso l'aerodromo del paese terzo il cui numero di voli da e per tutte le destinazioni nei paesi membri del SEE era il più elevato nel 2012 (“aerodromo di riferimento del paese terzo”).

Y = la parte dell'ortodromia del volo definito in Z tra l'aerodromo di riferimento dei paesi membri del SEE e il primo punto su questa rotta a 12 miglia nautiche dal punto più distante dei paesi membri del SEE, ad esclusione delle zone dei paesi terzi e delle zone marittime superiori a 400 miglia nautiche situate tra i paesi membri del SEE.

Per i voli che operano su più fusi orari in un paese terzo, è inclusa una percentuale per ogni fuso orario.

Non si prendono in considerazione le distanze da e per le dipendenze e i territori dei paesi membri del SEE e i sorvoli di tali dipendenze e territori.

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 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.]

[la formula sopraindicata non figurerà nel testo definitivo, sostituita dalla tabella corrispondente contenente le percentuali calcolate da Eurocontrol.]

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	
AF	AFGHANISTAN																													
AL	ALBANIA																													
DZ	ALGERIA																													
AO	ANGOLA																													
AG	ANTIGUA E BARBUDA																													
AR	ARGENTINA																													
AM	ARMENIA																													
AZ	AZERBAIGIAN																													
BS	BAHAMAS																													
BH	BAHREIN																													
BD	BANGLADESH																													
BB	BARBADOS																													
BY	BIELORUSSIA																													
BZ	BELIZE																													
BJ	BENIN																													
BT	BHUTAN																													
BO	BOLIVIA, STATO PLURINAZIONALE DI																													

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
BA	BOSNIA- ERZEGOVINA																												
BW	BOTSWANA																												
BR	BRASILE UTC/GMT -3																												
BR	BRASILE UTC/GMT -4																												
BN	BRUNEI DARUSSALAM																												
BF	BURKINA FASO																												
BI	BURUNDI																												
KH	CAMBOGIA																												
CM	CAMERUN																												
CA	CANADA Fuso orario di Terranova																												
CA	CANADA Fuso orario dell'Atlantico																												
CA	CANADA Fuso orario orientale																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CA	CANADA Fuso orario centrale																												
CA	CANADA Fuso orario delle Montagne Rocciose																												
CA	CANADA Fuso orario del Pacifico																												
CV	CAPO VERDE																												
CF	REPUBBLICA CENTRAFRICANA																												
TD	CIAD																												
CL	CILE																												
CN	CINA, compresi HONG KONG, MACAO e TAIWAN																												
CO	COLOMBIA																												
KM	COMORE																												
CG	CONGO																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CD	CONGO, REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL Fuso orario orientale																												
CD	CONGO, REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL Fuso orario occidentale																												
CR	COSTA RICA																												
CI	COSTA D'AVORIO																												
CU	CUBA																												
DJ	GIBUTI																												
DM	DOMINICA																												
DO	REPUBBLCA DOMINICANA																												
EC	ECUADOR																												
EG	EGITTO																												
SV	EL SALVADOR																												
GQ	GUINEA EQUATORIALE																												
ER	ERITREA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
ET	ETIOPIA																												
GA	GABON																												
GM	GAMBIA																												
GE	GEORGIA																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADA																												
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEA																												
GW	GUINEA-BISSAU																												
GY	GUYANA																												
HT	HAITI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDIA																												
ID	INDONESIA Fuso orario occidentale																												
ID	INDONESIA Fuso orario centrale																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
ID	INDONESIA Fuso orario orientale																												
IR	IRAN, REPUBBLICA ISLAMICA DELL'																												
IQ	IRAQ																												
IL	ISRAELE																												
JM	GIAMAICA																												
JP	GIAPPONE																												
JO	GIORDANIA																												
KZ	KAZAKHSTAN Fuso orario 1																												
KZ	KAZAKHSTAN Fuso orario 2																												
KE	KENYA																												
KP	COREA, REPUBBLICA POPOLARE DEMOCRATICA DI																												
KR	COREA, REPUBBLICA DI																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
KW	KUWAIT																												
KG	KIRGHIZISTAN																												
LA	LAOS, REPUBBLICA DEMOCRATICA POPOLARE DEL																												
LB	LIBANO																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBIA																												
MK	MACEDONIA, EX REPUBBLICA JUGOSLAVA DI																												
MG	MADAGASCAR																												
MW	MALAWI																												
MY	MALAYSIA																												
MV	MALDIVE																												
ML	MALI																												
MR	MAURITANIA																												
MU	MAURIZIO																												
MX	MESSICO Fuso orario centrale																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MX	MESSICO Fuso orario del Pacifico																												
MX	MESSICO Fuso orario nordoccidentale																												
MD	MOLDOVA, REPUBBLICA MOLDOVA																												
MN	MONGOLIA Fuso orario 1																												
MN	MONGOLIA Fuso orario 2																												
ME	MONTENEGRO																												
MA	MAROCCO																												
MZ	MOZAMBICO																												
MM	MYANMAR/BIRMANIA																												
NA	NAMIBIA																												
NP	NEPAL																												
NI	NICARAGUA																												
NE	NIGER																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
NG	NIGERIA																												
OM	OMAN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPUA NUOVA GUINEA																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERÙ																												
PH	FILIPPINE																												
PR	PORTO RICO																												
QA	QATAR																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Mosca																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Ekaterinburg																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Omsk																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Krasnoyarsk																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Irkutsk																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Yakutsk																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Vladivostok																												
RU	FEDERAZIONE RUSSA Fuso orario di Magadan																												
RW	RUANDA																												
KN	SAINT KITTS E NEVIS																												
LC	SANTA LUCIA																												
VC	SAINT VINCENT E GRENADINE																												
ST	SAO TOMÉ E PRINCIPE																												
SA	ARABIA SAUDITA																												
SN	SENEGAL																												
RS	SERBIA																												
SC	SEYCHELLES																												
SL	SIERRA LEONE																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
SG	SINGAPORE																												
SO	SOMALIA																												
ZA	SUD AFRICA																												
SS	SUD SUDAN																												
LK	SRI LANKA																												
SD	SUDAN																												
SR	SURINAME																												
SZ	SWAZILAND																												
CH	SVIZZERA																												
SY	REPUBBLICA ARABA SIRIANA																												
TJ	TAGIKISTAN																												
TZ	TANZANIA, REPUBBLICA UNITA DELLA																												
TH	THAILANDIA																												
TL	TIMOR-LESTE																												
TG	TOGO																												
TT	TRINIDAD E TOBAGO																												
TN	TUNISIA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
TR	TURCHIA																												
TM	TURKMENISTAN																												
UG	UGANDA																												
UA	UCRAINA																												
AE	EMIRATI ARABI UNITI																												
US	STATI UNITI Fuso orario orientale																												
US	STATI UNITI Fuso orario centrale																												
US	STATI UNITI Fuso orario delle Montagne Rocciose																												
US	STATI UNITI Fuso orario del Pacifico																												
US	STATI UNITI Fuso orario dell'Alaska																												
UY	URUGUAY																												
UZ	UZBEKISTAN																												
VE	VENEZUELA, REPUBBLICA BOLIVARIANA DEL																												
VN	VIETNAM																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
EH	SAHARA OCCIDENTALE																												
YE	YEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Fatto salvo quanto precede, la percentuale applicabile ai voli tra le regioni ultraperiferiche dell'Unione, definite nell'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e i paesi non appartenenti all'Unione e pari a zero.