



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.12.2006  
COM(2006) 818 definitivo

2006/0304 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2006) 1684}

{SEC(2006) 1685}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Il trasporto aereo è diventato parte integrante della società nel XXI secolo e ha permesso ai passeggeri e alle merci di percorrere lunghe distanze a velocità mai viste prima, favorendo l'integrazione in ambito europeo e mondiale. Tuttavia, esso ha anche un impatto sui cambiamenti climatici. Nel 2004, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai voli aerei internazionali imputabili alla Comunità sono aumentate di un altro 7,5% rispetto al 2003, portando la crescita complessiva a + 87% rispetto al 1990. Se questo andamento continua, c'è il rischio che l'aumento imputabile alla Comunità delle emissioni prodotte dai trasporti aerei internazionali possa, già nel 2012, annullare più di un quarto dei benefici ambientali ottenuti grazie alle riduzioni che la Comunità deve effettuare nell'ambito del protocollo di Kyoto. Poiché il protocollo non riguarda ancora l'aviazione internazionale, per il momento un tale aumento non presenta implicazioni sotto il profilo giuridico, ma questo fatto non attenua gli effetti ambientali del settore, che dovranno essere affrontati nell'ambito di una politica efficace e lungimirante sul clima.

La presente proposta è finalizzata ad affrontare l'impatto sempre più consistente del settore aereo in termini di cambiamenti climatici, facendolo rientrare nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione (di seguito "sistema comunitario di scambio").

- **Contesto generale**

Il 27 settembre 2005 la Commissione ha adottato una comunicazione dal titolo "Ridurre l'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici", nella quale giungeva ad una conclusione principale: tenuto conto del futuro aumento del traffico aereo, servono altre politiche e misure per affrontare il problema delle ripercussioni che questo settore ha sul clima. Dopo aver analizzato varie soluzioni possibili, la Commissione ha deciso di esplorare la possibilità di un nuovo strumento di mercato di scala comunitaria piuttosto che ricorrere ad altre misure finanziarie quali tasse e altri oneri e ha concluso che "il modo migliore per procedere in questa direzione ... sia quello di includere l'impatto climatico del settore aereo nel sistema europeo di scambio delle quote di emissione". In base a tale conclusione, la Commissione ha annunciato l'intenzione di presentare una proposta legislativa a tal fine e ha invitato le altre istituzioni comunitarie a prendere in esame la politica e le raccomandazioni relative alla sua impostazione contenute nella comunicazione. La presente proposta è volta a realizzare il pilastro principale della strategia, senza per questo incidere sugli altri strumenti già proposti e finalizzati alla lotta contro i cambiamenti climatici nell'ambito di un approccio globale basato sull'evoluzione tecnologica e sul migliore utilizzo degli aeromobili (compresa una migliore gestione del traffico aereo, attività di ricerca e altro<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> Cfr., in particolare, il capitolo 5 della comunicazione COM(2005) 459.

Il 2 dicembre 2005 il Consiglio Ambiente ha adottato delle conclusioni, nelle quali riconosceva che l'inserimento del settore aereo nel sistema comunitario di scambio si prefigurava come la soluzione migliore per il futuro e invitava la Commissione a presentare una proposta legislativa al riguardo entro la fine del 2006. A sua volta, il Consiglio europeo ha confermato le principali conclusioni approvate dal Consiglio Ambiente. Il 21 aprile 2006 il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla comunicazione, sostenendo che l'inserimento del trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio poteva essere una soluzione del tutto praticabile. Infine, il 4 luglio 2006 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione, nella quale accoglieva positivamente la comunicazione della Commissione e riconosceva che lo scambio delle quote di emissione può svolgere un ruolo nel contesto di un pacchetto globale di misure finalizzate ad affrontare l'impatto del settore aereo sul clima, a condizione che sia impostato in maniera adeguata.

L'obiettivo ultimo della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici è di stabilizzare le concentrazioni di gas a effetto serra nell'atmosfera ad un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. La Comunità ha in più occasioni ribadito che l'aumento della temperatura superficiale media annua, su scala mondiale, non deve superare di oltre 2°C il livello dell'epoca pre-industriale. Tutti i settori economici della Comunità dovrebbero essere soggetti a politiche e misure concepite per conseguire le sensibili riduzioni delle emissioni dei gas serra, rispetto ai valori del 1990, che sono indispensabili per raggiungere tale obiettivo.

Tra gli obiettivi di limitazione e riduzione delle emissioni approvati nell'ambito del protocollo di Kyoto figurano le emissioni causate dal settore aereo in ambito nazionale, ma non quelle dei voli internazionali. Il protocollo impone invece alle Parti l'obbligo di "limitare o ridurre le emissioni di gas ad effetto serra ... generati da combustibili utilizzati nel trasporto aereo e marittimo, operando con l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile". Alla sesta riunione del Comitato ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo, tenutasi nel 2004, si è giunti alla conclusione che un sistema di scambio delle emissioni concepito appositamente per il settore aereo e fondato su un nuovo strumento giuridico predisposto sotto la responsabilità dell'ICAO non fosse sufficientemente interessante e fosse dunque preferibile non proseguire ulteriormente su questa strada. La risoluzione 35-5 dell'Assemblea dell'ICAO ha invece sostenuto l'ipotesi di uno scambio aperto delle quote di emissione e ha invitato a predisporre linee guida non vincolanti destinate agli Stati per incentivarli a tener conto, secondo il caso, delle emissioni prodotte dai trasporti aerei internazionali nel contesto dei rispettivi sistemi di scambio delle emissioni. La Commissione e gli Stati membri partecipano e sostengono questa iniziativa, che l'ICAO dovrebbe portare a termine nel 2007 per poterne discutere nel corso dell'Assemblea dell'ICAO che si svolgerà a settembre del 2007, data alla quale la presente proposta non dovrebbe essere già entrata in vigore. Nel corso della procedura di codecisione verranno prese in considerazione, per quanto possibile, le linee guida definitive dell'ICAO. La presente proposta vuole fornire un modello per lo scambio delle quote di emissione nel settore aereo, che possa fungere da riferimento nei contatti tra l'UE e i principali partner internazionali e promuovere l'istituzione di sistemi analoghi a livello mondiale. La Commissione sostiene inoltre l'obiettivo di un accordo globale che punti ad affrontare con efficacia il problema delle emissioni prodotte dai trasporti aerei su scala planetaria.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 (e successive modifiche). La presente proposta modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di incorporare le emissioni del settore aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La proposta è finalizzata a proteggere, preservare e migliorare la qualità dell'ambiente riducendo l'impatto sul clima delle emissioni aeree. La proposta è compatibile con la politica comune dei trasporti perché incentiva uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

## 2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

La comunicazione del settembre 2005 ha tratto spunto da una conferenza aperta al pubblico sul tema dei trasporti aerei e dei cambiamenti climatici, organizzata durante la Settimana verde del 2005.

Per dare un seguito alla comunicazione è stato istituito un gruppo di lavoro "Trasporto aereo" nell'ambito della seconda fase del Programma europeo per il cambiamento climatico (ECCP II), con il compito di fornire consulenza alla Commissione sulle modalità ottimali per integrare i trasporti aerei nel sistema comunitario di scambio. Il gruppo era costituito da esperti degli Stati membri e dai principali soggetti interessati, tra cui l'industria, i consumatori e le associazioni ambientaliste.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Le informazioni raccolte nell'ambito della consultazione degli interessati hanno contribuito alla definizione del sistema proposto. La relazione sulla valutazione d'impatto riporta le modalità precise dell'esercizio.

Una consultazione via Internet si è svolta dall'11 marzo 2005 al 6 maggio 2005; alla Commissione sono pervenute 5 758 risposte consultabili, unitamente ai risultati, al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

- **Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

1) Scienza dei cambiamenti climatici; 2) competenze dell'industria aeronautica, compresi i costruttori degli aeromobili, le autorità aeroportuali e i vettori aerei; 3)

esperti nel campo della modellazione; 4) stime sulle emissioni e dati relativi al traffico aereo.

#### Metodologia utilizzata

Modellazione, con modelli matematici formali e calcoli basati su dati statistici.

#### Principali organizzazioni ed esperti consultati

Amministrazioni nazionali, regionali e locali, associazioni industriali, organizzazioni di categoria, associazioni ambientaliste e dei consumatori, istituti scientifici e di ricerca e altre direzioni generali della Commissione.

#### Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

È emersa unanimità di vedute sul fatto che il settore aereo contribuisce ai cambiamenti climatici e che occorre pertanto intervenire al riguardo. A tal fine, lo scambio delle quote di emissione è sembrato preferibile rispetto all'imposizione di tasse o altri oneri. Per quanto riguarda l'impostazione del sistema di scambio, l'opinione più diffusa era che gli operatori aerei dovessero farsi carico degli obblighi istituiti dal sistema. Non c'è stato consenso sull'ambito geografico di applicazione del sistema di scambio, mentre è emersa un'ampia convergenza di vedute sulla necessità di armonizzare la quantità di quote da assegnare e il processo di assegnazione. La maggioranza dei soggetti consultati riteneva che il sistema dovesse essere aperto, ma che non dovesse incidere negativamente sul sistema di contabilizzazione utilizzato nell'ambito del sistema comunitario di scambio.

#### Metodi utilizzati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Su Internet ([http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm)) è possibile consultare il rapporto finale e l'ordine del giorno, i documenti preparatori e le presentazioni di ogni riunione del gruppo di lavoro "Trasporto aereo". Sullo stesso sito sono disponibili anche i documenti presentati dai soggetti interessati, che integrano le posizioni indicate nei verbali.

#### • **Valutazione dell'impatto**

La comunicazione del settembre 2005 era corredata di una valutazione d'impatto; il documento prendeva in esame varie soluzioni utilizzabili per ridurre l'impatto del settore aereo sul clima e si concludeva con la constatazione che lo scambio delle quote di emissione rappresentava la soluzione migliore, sia dal punto di vista ambientale che economico.

Anche la presente proposta è corredata di una valutazione d'impatto, che prende in esame varie possibili configurazioni specifiche e scelte strategiche finalizzate ad integrare il settore dei trasporti aerei nel sistema comunitario di scambio. Nella valutazione si giunge alla seguente conclusione: poiché ogni operatore aereo godrebbe di pari trattamento su ogni rotta contemplata dal sistema, si può presumere che riuscirebbe a far ricadere, in tutto o in buona parte, i costi di adempimento sugli utenti. Questa situazione avrebbe effetti limitati sull'aumento previsto della domanda: nel periodo 2005-2020 si passerebbe infatti da una crescita di + 142% in caso di

status quo ad un minimo di + 135%, considerando tutti i voli in arrivo e in partenza. Nemmeno la concorrenza tra compagnie aeree dovrebbe subire grandi ripercussioni. La principale differenza che si riscontra tra le varie compagnie aeree è la lunghezza del tragitto effettuato, l'età dell'aeromobile utilizzato e il carico pagante trasportato: ne consegue pertanto che gli operatori che coprono le distanze più brevi, con aerei più vecchi o con meno passeggeri o carico a bordo sarebbero colpiti di più rispetto a operatori più efficienti dal punto di vista dei consumi. Nemmeno la concorrenza tra aeroporti e il turismo dovrebbero subire significative ripercussioni; eventuali rischi per il settore turistico verrebbero verosimilmente contenuti inserendo nel sistema tutti i voli in arrivo e in partenza.

La Commissione ha effettuato una valutazione dell'impatto, prevista dal programma di lavoro, di cui è stato pubblicato il rapporto al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **• Sintesi delle misure proposte**

La direttiva proposta modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di incorporare le emissioni del settore aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote.

Il sistema di scambio oggi in vigore prevede l'assegnazione ai gestori di impianti di un numero di quote, ognuna delle quali permette loro di emettere una tonnellata di biossido di carbonio l'anno. Il numero complessivo delle quote assegnate determina il limite massimo (tetto) di emissioni che ogni partecipante al sistema può produrre globalmente. Entro il 30 aprile di ogni anno i gestori devono restituire le quote corrispondenti alle emissioni effettivamente prodotte. Essi possono anche scambiarsi le quote in modo da ridurre le emissioni dove ciò risulti più economico.

L'obbligo di monitorare e comunicare le emissioni decorrerà dal 2010. A partire dal 2011 le emissioni del trasporto aereo saranno soggette ad un tetto massimo e gli operatori aerei dovranno restituire le quote a copertura delle emissioni prodotte.

Segue un elenco dei principali elementi del sistema:

- gli operatori aerei saranno i soggetti responsabili di adempiere agli obblighi previsti dal sistema di scambio;
- il sistema riguarderà tutti i voli in arrivo o in partenza da un aeroporto comunitario dal 1° gennaio 2012, mentre i voli tra aeroporti dell'UE rientreranno nel sistema già dal 1° gennaio 2011;
- sono esclusi i voli effettuati con aeromobili di Stato, i voli che operano secondo le regole del volo a vista, i voli circolari, i voli effettuati per sperimentare l'apparecchiatura di navigazione o a fini di addestramento, i voli di ricerca e soccorso e i voli effettuati con aerei con peso massimo al decollo inferiore a 5 700 kg;

- per tener conto degli altri gas emessi, entro la fine del 2008 la Commissione presenterà, previa approfondita valutazione d'impatto, una proposta riguardante le emissioni di ossidi di azoto dei trasporti aerei;
- onde evitare duplicazioni e un onere amministrativo eccessivo per gli operatori aerei, ciascuno di essi, compresi quelli dei paesi terzi, farà riferimento ad un unico Stato membro;
- al contrario di quanto avviene con il sistema in vigore, il metodo di assegnazione delle quote sarà armonizzato in tutta la Comunità;
- il numero complessivo di quote da assegnare al trasporto aereo sarà fissato in ambito comunitario, in base alle emissioni medie prodotte dal settore nel periodo 2004-2006;
- ad ogni operatore aereo che ne faccia richiesta sarà assegnata una percentuale fissa delle quote complessive a titolo gratuito, secondo un parametro di riferimento (la prima domanda riguarderà i dati del 2008). Per il periodo 2011-2012, tale percentuale corrisponderà alla media delle percentuali proposte dagli Stati membri che prevedono la vendita all'asta nei rispettivi piani nazionali di assegnazione. Successivamente, tale percentuale verrà rivista alla luce dei risultati che emergeranno dal riesame generale del sistema comunitario di scambio delle quote di emissione;
- le modalità precise di funzionamento delle aste, come l'impostazione più appropriata e i tempi, saranno definite in un regolamento della Commissione. Il ricavato delle aste dovrebbe essere impiegato per attenuare l'impatto dei cambiamenti climatici e per interventi di adattamento, oltre che per coprire i costi amministrativi;
- come avviene per gli altri partecipanti al sistema comunitario di scambio, anche gli operatori aerei saranno tenuti a monitorare le rispettive emissioni di biossido di carbonio e a comunicarle all'autorità competente dello Stato membro di riferimento entro il 31 marzo di ogni anno. Le comunicazioni dovranno essere sottoposte a verifica, per accertare che rispondano al vero. I principi di base del monitoraggio, della comunicazione e della verifica delle emissioni definiti nella proposta saranno ulteriormente elaborati nel contesto di linee guida;
- gli operatori aerei potranno acquistare quote da altri settori partecipanti al sistema comunitario di scambio a copertura delle proprie emissioni;
- gli operatori aerei potranno anche utilizzare i crediti da progetto – le cosiddette unità di riduzione delle emissioni (ERU) e le riduzioni certificate delle emissioni (CER) - ottenuti nell'ambito dei meccanismi dell'attuazione congiunta (JI) e del meccanismo di sviluppo pulito (CDM), fino ad un limite massimo armonizzato equivalente alla media dei limiti fissati dagli Stati membri nei rispettivi piani nazionali di assegnazione per altri settori rientranti nel sistema comunitario di scambio;
- il trasporto aereo nazionale sarà compreso nel sistema e trattato alla stregua del trasporto aereo internazionale;

- per quanto riguarda i servizi aerei prestati nelle regioni periferiche o isolate, che dipendono fortemente dai servizi di trasporto aereo, è più opportuno trattarli nell'ambito degli strumenti già esistenti, come gli oneri di servizio pubblico e gli aiuti a carattere sociale previsti dall'articolo 87, paragrafo 2, del trattato.

- **Base giuridica**

La proposta si fonda sull'articolo 175 del trattato, come la direttiva 2003/87/CE.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non rientra nella sfera di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per le ragioni esposte in appresso.

- Lo scambio delle emissioni apporterà vantaggi economici soltanto se le quote di emissione saranno interamente negoziabili ed accettate in tutta la Comunità. A tal fine occorre istituire una disciplina comune.
- Vista l'elevata integrazione del mercato del trasporto aereo comunitario, l'applicazione di politiche diversificate nei vari Stati membri potrebbe creare distorsioni della concorrenza.

L'azione comunitaria potrà meglio cogliere gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi:

- è più facile intervenire in maniera armonizzata per ridurre l'impatto del settore aereo sui cambiamenti climatici se si adotta una legislazione a livello comunitario; poiché tutte le compagnie aeree che operano da aeroporti comunitari sarebbero trattate in maniera analoga, il pericolo di distorsioni della concorrenza risulterebbe minimo;
- il Consiglio e il Parlamento europeo hanno invitato la Commissione a proporre un'azione comunitaria, riconoscendo le possibilità insite nello scambio delle quote di emissione; occorre pertanto modificare la direttiva 2003/87/CE per includervi il trasporto aereo;
- la Comunità è uno dei grandi del settore aereo mondiale, responsabile di circa la metà delle emissioni di CO<sub>2</sub> imputabili al trasporto aereo internazionale dichiarate dai paesi sviluppati all'UNFCCC;
- la proposta modifica il sistema comunitario di scambio delle quote di emissione per istituire una disciplina comune, ma demanda agli Stati membri il compito di attuarlo e garantirne il rispetto, perché questi si trovano nella posizione migliore per farlo.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.



- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le seguenti ragioni:

- la proposta disciplina solo gli elementi necessari a garantire che il sistema funzioni correttamente e a evitare distorsioni della concorrenza che potrebbero risultare da una diversità di trattamento degli operatori aerei nei vari Stati membri. Per garantire la coerenza e ridurre i costi di attuazione la proposta ricorre, per quanto possibile, alla struttura del sistema comunitario di scambio già esistente. Nei casi in cui le procedure previste dal sistema in vigore non si sono rivelate adatte al settore dei trasporti aerei, sono state introdotte disposizioni particolari, pur conservando la semplicità e l'integrità ambientale del sistema di scambio;
- lo scambio delle emissioni può consentire di ottenere un beneficio in termini ambientali a costi inferiori rispetto ad altri strumenti ed è pertanto la soluzione più economicamente efficace per affrontare il problema delle emissioni di gas a effetto serra del settore aereo.

- **Scelta dello strumento**

Strumenti proposti: direttiva.

Altri mezzi non risulterebbero adeguati per il seguente motivo.

Poiché lo strumento proposto modifica una direttiva, al fine di inserire il settore dei trasporti aerei nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione, un altro strumento sarebbe stato inopportuno.

#### 4. **INCIDENZA SUL BILANCIO**

Le spese relative alle attività contemplate dalla presente direttiva saranno coperte dallo strumento finanziario per l'ambiente (LIFE+, 2007-2013). Non sono richiesti altri finanziamenti.

#### 5. **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia**

La proposta comprende una clausola di revisione.

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva, nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la direttiva.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una materia che interessa il SEE e andrà quindi ad esso esteso.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>4</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>5</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La 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<sup>6</sup> ha istituito un sistema che consente lo scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra all'interno della Comunità, nell'intento di incentivare l'abbattimento delle emissioni dei gas a effetto serra in maniera efficace sotto il profilo dei costi ed economica.
- (2) L'obiettivo ultimo della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio, del 15 dicembre 1993, concernente la conclusione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici<sup>7</sup>, è quello di stabilizzare le concentrazioni di gas a effetto serra nell'atmosfera a un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. La Comunità ha più volte ribadito che, per conseguire tale obiettivo, l'aumento della temperatura media superficiale annua del pianeta non deve superare di oltre 2°C i

---

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32. Direttiva modificata dalla direttiva 2004/101/CE (GU L 338 del 13.11.2004, pag. 18).

<sup>7</sup> GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

livelli preindustriali. Secondo i più recenti studi e ricerche scientifici, questo obiettivo a lungo termine riguardante la temperatura potrà essere rispettato solo se le emissioni planetarie dei gas a effetto serra riusciranno a stabilizzarsi nel giro di vent'anni e saranno poi sensibilmente ridotte, da un minimo del 15% fino ad un massimo possibile del 50% rispetto ai valori del 1990. I livelli di riduzioni quantificate che gli Stati dovranno conseguire a partire dal 2013 per stabilizzare le concentrazioni dei gas a effetto serra devono ancora essere fissati nell'ambito del processo internazionale in materia di cambiamenti climatici. La presente direttiva deve essere compatibile con l'obiettivo che l'UE si è fissata per contribuire a stabilizzare la temperatura sul lungo termine, ma è opportuno che i metodi e i dati di riferimento utilizzati, nell'ambito della presente direttiva, per assegnare le quote agli operatori aerei oltre tale data siano soggetti a riesame per tener conto dell'evoluzione scientifica e degli sviluppi politici che avverranno in ambito internazionale.

- (3) La Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici impone a tutte le Parti l'obbligo di elaborare e mettere in atto programmi nazionali e, se opportuno, regionali contenenti misure volte ad attenuare i cambiamenti climatici.
- (4) Il protocollo di Kyoto, approvato con decisione 2002/358/CE del Consiglio, del 25 aprile 2002, riguardante l'approvazione, a nome della Comunità europea, del protocollo di Kyoto allegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'adempimento congiunto dei relativi impegni<sup>8</sup>, impone ai paesi sviluppati di limitare o ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra non inclusi nel protocollo di Montreal generati da combustibili utilizzati nel trasporto aereo, operando con l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).
- (5) Anche se la Comunità non è Parte contraente della convenzione di Chicago del 1944, tutti gli Stati membri lo sono e sono membri dell'ICAO e continuano a sostenere, in collaborazione con altri Stati su scala mondiale, le iniziative finalizzate ad istituire strumenti di mercato. Alla sesta riunione del Comitato ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo, tenutasi nel 2004, si è giunti alla conclusione che un sistema di scambio delle emissioni concepito appositamente per il settore aereo e fondato su un nuovo strumento giuridico predisposto sotto la responsabilità dell'ICAO non fosse sufficientemente interessante e che fosse dunque preferibile non proseguire ulteriormente su questa strada. Per questo motivo la risoluzione 35-5 dell'Assemblea dell'ICAO non propone un nuovo strumento giuridico, bensì sostiene l'ipotesi di uno scambio aperto delle quote di emissione e la possibilità che gli Stati tengano conto delle emissioni prodotte dai trasporti aerei internazionali nel contesto dei rispettivi sistemi di scambio delle emissioni.
- (6) Il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, istituito dalla decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup>, stabilisce che la Comunità deve individuare e avviare azioni specifiche per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo nel caso in cui entro il 2002 non si sia giunti ad un accordo su tali azioni nell'ambito dell'ICAO. Nelle sue conclusioni dell'ottobre 2002, del dicembre 2003 e dell'ottobre 2004, il Consiglio ha ripetutamente invitato la

---

<sup>8</sup> GU L 130 del 15.5.2002, pag. 1.

<sup>9</sup> GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

Commissione a presentare proposte per ridurre l'impatto del trasporto aereo internazionale sui cambiamenti climatici.

- (7) È opportuno che a livello di Comunità e di Stati membri siano attuate politiche e misure in tutti i settori dell'economia comunitaria e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia, così da generare le sensibili riduzioni delle emissioni necessarie. Se l'impatto del settore aereo in termini di cambiamenti climatici continua ad aumentare al ritmo attuale, le riduzioni ottenute negli altri settori ai fini della lotta contro i cambiamenti climatici saranno enormemente pregiudicate.
- (8) Nella sua comunicazione del 27 settembre 2005<sup>10</sup> la Commissione ha adottato una strategia per ridurre l'impatto del trasporto aereo sul clima. Nell'ambito di un pacchetto complessivo di misure, la proposta prevedeva di includere i trasporti aerei nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra e contemplava la creazione di un gruppo di lavoro "Trasporto aereo" nell'ambito della seconda fase del Programma europeo per il cambiamento climatico (ECCP II), costituito da vari soggetti interessati e incaricato di esaminare le possibilità di includere il trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio. Nelle conclusioni del dicembre 2005 il Consiglio europeo ha riconosciuto che la via migliore sotto il profilo economico ed ambientale sembra essere quella di includere il settore aereo nel sistema comunitario per lo scambio di quote di emissioni e ha invitato la Commissione a presentare una proposta legislativa entro la fine del 2006. Nella risoluzione del 4 luglio 2006 il Parlamento europeo ha riconosciuto che lo scambio delle quote di emissione può svolgere un ruolo nel contesto di un pacchetto globale di misure finalizzate ad affrontare l'impatto del settore aereo sul clima, a condizione che sia concepito in maniera adeguata.
- (9) La presente direttiva è finalizzata a ridurre l'impatto esercitato dal settore aereo sui cambiamenti climatici e ad inserire le emissioni prodotte dalle attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote.
- (10) Gli operatori aerei hanno il controllo più diretto sul tipo di aeromobile in esercizio e sulle modalità di utilizzo e pertanto è opportuno che siano responsabili dell'adempimento degli obblighi istituiti dalla presente direttiva. Un operatore può essere identificato da un codice designatore ICAO o da qualsiasi altro codice designatore riconosciuto utilizzato per l'identificazione del volo. Se l'identità dell'operatore è sconosciuta, si presume che l'operatore sia il proprietario dell'aeromobile, salvo che questi non dimostri che un'altra persona era l'operatore.
- (11) A decorrere dal 2011 è opportuno inserire nel sistema comunitario di scambio le emissioni imputabili ai voli effettuati tra aeroporti della Comunità. A partire dal 2012 è opportuno includere anche le emissioni prodotte da tutti i voli in arrivo e in partenza da un aeroporto comunitario. Il sistema comunitario può pertanto rappresentare un modello per estendere questo tipo di struttura in tutto il mondo. Se un paese terzo adotta misure volte a ridurre l'impatto sul clima dei voli in partenza dal proprio territorio e destinati ad un aeroporto comunitario e se tali misure sono almeno equivalenti alle disposizioni fissate nella presente direttiva, è opportuno modificare il sistema comunitario al fine di escludere i voli in arrivo nella Comunità da quel paese.

---

<sup>10</sup> COM(2005) 459.

- (12) Il settore aereo incide sul clima planetario attraverso l'emissione di biossido di carbonio, ossidi di azoto, vapore acqueo, solfato e particolato carbonioso. Secondo le stime del Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC), l'impatto globale dei trasporti aerei è attualmente da due a quattro volte più importante dell'effetto delle sole emissioni di biossido di carbonio prodotte in passato. Studi comunitari recenti hanno messo in evidenza che l'incidenza complessiva del trasporto aereo potrebbe essere circa due volte superiore all'impatto del solo biossido di carbonio. Nessuna di queste stime tiene conto tuttavia dell'effetto, altamente incerto, dei cirri. In base all'articolo 174, paragrafo 2, del trattato, la politica ambientale della Comunità deve ispirarsi al principio di precauzione e pertanto è opportuno trattare tutti gli impatti dei trasporti aerei nella maniera più approfondita possibile. In attesa di progressi in campo scientifico tesi ad individuare un sistema di misura adeguato per comparare i diversi impatti, occorre un approccio pragmatico e ispirato al principio di precauzione. Le emissioni degli ossidi di azoto dei trasporti aerei saranno disciplinate da un altro strumento legislativo che la Commissione presenterà in futuro.
- (13) Per evitare distorsioni della concorrenza occorre indicare una metodologia armonizzata di assegnazione delle quote. Al fine di garantire l'accesso al mercato ai nuovi operatori aerei, una parte delle quote sarà assegnata mediante asta secondo le regole che la Commissione provvederà a stilare. È opportuno continuare ad assegnare quote agli operatori aerei che cessano le attività fino al termine del periodo per il quale sono già state assegnate quote a titolo gratuito.
- (14) Il trasporto aereo contribuisce all'impatto globale di origine antropica sui cambiamenti climatici. I proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote devono essere utilizzati per attenuare gli effetti delle emissioni dei gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici, per finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento e per coprire i costi di gestione del sistema. I proventi delle aste dovrebbero in particolare andare a finanziare il Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili nonché misure finalizzate a combattere la deforestazione e ad agevolare l'adattamento nei paesi in via di sviluppo. Le disposizioni relative all'impiego del ricavato delle aste devono essere notificate alla Commissione; la notifica non esonera gli Stati membri dall'obbligo istituito dall'articolo 88, paragrafo 3, del trattato di comunicare determinate misure nazionali. La direttiva è applicabile fatti salvi gli esiti di eventuali procedimenti futuri in materia di aiuti di Stato che possano essere avviati a norma degli articoli 87 e 88 del trattato.
- (15) Per rendere il sistema più efficace sotto il profilo dei costi, è opportuno che gli operatori aerei possano utilizzare, fino a un limite armonizzato, CER ed ERU derivanti da attività di progetto al fine di adempiere agli obblighi di restituzione delle quote.
- (16) Al fine di ridurre l'onere amministrativo per gli operatori aerei ogni operatore deve fare riferimento ad un solo Stato membro. Occorre che gli Stati membri si accertino che gli operatori aerei ai quali è stata rilasciata una licenza di esercizio in quello Stato, gli operatori aerei che non dispongono di una licenza di esercizio o gli operatori aerei di paesi terzi, le cui emissioni in un anno di riferimento sono essenzialmente attribuibili a quel determinato Stato membro, ottemperino agli obblighi della direttiva.
- (17) Per mantenere l'integrità del sistema di contabilizzazione del sistema comunitario di scambio, tenuto conto del fatto che le emissioni prodotte dai trasporti aerei internazionali non sono ancora comprese negli impegni assunti dagli Stati membri

nell'ambito del protocollo di Kyoto, le quote assegnate al settore aereo devono essere impiegate unicamente per adempiere all'obbligo degli operatori aerei di restituire le quote ai fini della presente direttiva. È tuttavia opportuno consentire agli operatori aerei di scambiare le quote rilasciate al settore dei trasporti aerei con quote utilizzabili da tutti i gestori nell'ambito del sistema di scambio attraverso il rispettivo amministratore del registro.

- (18) L'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) può detenere informazioni utili agli Stati membri o alla Commissione ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti dalla presente direttiva.
- (19) È opportuno che le disposizioni del sistema comunitario di scambio in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni e di sanzioni applicabili ai gestori si applichino anche agli operatori aerei.
- (20) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>11</sup>.
- (21) In particolare è opportuno conferire alla Commissione la facoltà di adottare misure per definire la vendita all'asta delle quote che non sono rilasciate a titolo gratuito e per modificare le attività di trasporto aereo indicate nell'allegato I qualora un paese terzo adotti provvedimenti finalizzati a ridurre l'impatto del trasporto aereo sul clima. Dato che tali misure hanno portata generale e sono intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva e a completarla con l'aggiunta o la modifica di nuovi elementi non essenziali, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (22) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto necessario per raggiungere tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (23) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*  
*Modifiche alla direttiva 2003/87/CE*

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- (1) Prima dell'articolo 1 è inserita la seguente intestazione del Capo I:

---

<sup>11</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

## **"Capo I Disposizioni generali"**

- (2) L'articolo 3 è modificato nel modo seguente:
- a) alla lettera b) è aggiunto il seguente testo: "o il rilascio, da parte di un aeromobile che esercita una delle attività di trasporto aereo indicate nell'allegato I, dei gas specificati in riferimento all'attività interessata";
  - b) sono aggiunti i seguenti punti:
    - “o) "operatore aereo", la persona che opera un aeromobile nel momento in cui viene esercitata una delle attività di trasporto aereo indicate nell'allegato I o, nel caso in cui l'operatore non sia conosciuto o non sia identificato dal proprietario dell'aeromobile, il proprietario dell'aeromobile;
    - p) "Stato membro di riferimento", lo Stato membro incaricato di gestire il sistema di scambio con riferimento all'operatore aereo secondo quanto indicato all'articolo 18 bis;
    - q) "emissioni attribuite al trasporto aereo", le emissioni imputabili a tutti i voli che rientrano nelle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I in partenza da uno Stato membro o in arrivo in uno Stato membro da un paese terzo;
    - r) "emissioni storiche del trasporto aereo", la media delle emissioni annue prodotte negli anni civili 2004, 2005 e 2006 dagli aeromobili che svolgono una delle attività di trasporto aereo indicate nell'allegato I."
- (3) Dopo l'articolo 3 sono inseriti il seguente Capo II, l'intestazione del Capo III e l'articolo 3 sexties.

## **"Capo II Trasporti aerei"**

### *Articolo 3 bis Ambito di applicazione del Capo II*

Le disposizioni del presente Capo si applicano all'assegnazione e al rilascio di quote per le attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I.

*Articolo 3 ter*  
*Quantità totale di quote assegnate al trasporto aereo*

1. La quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2011 e il 31 dicembre 2012 è equivalente al 100% della somma delle emissioni storiche del trasporto aereo relative a ciascun anno.
2. Nel periodo indicato all'articolo 11, paragrafo 2, che inizia il 1° gennaio 2013, la quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei corrisponde al 100% delle emissioni storiche del trasporto aereo moltiplicato per il numero di anni che costituiscono il periodo.
3. Nel terzo periodo indicato all'articolo 11, paragrafo 2, e per ogni periodo successivo, la quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei corrisponde al 100% delle emissioni storiche del trasporto aereo moltiplicato per il numero di anni che costituiscono il periodo.
4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva la Commissione decide in merito alle emissioni storiche del trasporto aereo in base ai migliori dati disponibili.

*Articolo 3 quater*  
*Metodo di assegnazione delle quote al trasporto aereo*

1. Nel periodo indicato all'articolo 3 ter, paragrafo 1, una percentuale delle quote è messa all'asta. Tale percentuale corrisponde alla media delle percentuali proposte dagli Stati membri che prevedono la vendita all'asta nei rispettivi piani nazionali di assegnazione a norma del Capo III per il periodo interessato.
2. Per i periodi successivi, la percentuale di quote messa all'asta tiene conto dell'esito del riesame generale della presente direttiva.
3. La Commissione adotta un regolamento per istituire le modalità precise per la vendita all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote che non devono essere obbligatoriamente rilasciate a titolo gratuito, ai sensi dei paragrafi 1 e 2. Il numero di quote che ogni Stato membro mette all'asta per ciascun periodo è proporzionale alla percentuale ad esso imputabile delle emissioni attribuite al trasporto aereo complessive di tutti gli Stati membri per l'anno di riferimento, comunicate in conformità all'articolo 14, paragrafo 3, e verificate a norma dell'articolo 15. Per il periodo di cui all'articolo 3 ter, paragrafo 1, l'anno di riferimento è il 2010 e per ciascun periodo successivo di cui all'articolo 3 ter, è l'anno civile che si conclude 24 mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce l'asta.

Il regolamento in questione, finalizzato a modificare elementi non essenziali della presente direttiva tramite integrazioni, è adottato secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 23, paragrafo 2 bis.

4. I proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote in conformità al paragrafo 3 sono utilizzati per attenuare gli effetti delle emissioni dei gas a effetto serra, favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici, finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento e coprire i costi sostenuti dallo



Stato membro di riferimento per l'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri informano la Commissione dei provvedimenti adottati a norma del presente paragrafo.

5. Le informazioni comunicate alla Commissione a norma della presente direttiva non esonerano gli Stati membri dall'obbligo di comunicazione previsto dall'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

*Articolo 3 quinquies*  
*Assegnazione e rilascio di quote agli operatori aerei*

1. Per ciascun periodo indicato all'articolo 3 ter, ogni operatore aereo può presentare domanda per l'attribuzione delle quote destinate ad essere assegnate a titolo gratuito a norma dell'articolo 3 quater. La domanda può essere inoltrata allo Stato membro di riferimento presentando i dati verificati relativi alle tonnellate-chilometro per le attività di trasporto aereo dell'allegato I svolte dall'operatore stesso nell'anno civile che si conclude ventiquattro mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce la domanda, secondo le modalità descritte negli allegati IV e V. Le domande devono essere inoltrate almeno ventuno mesi prima dell'avvio del periodo cui si riferiscono.
2. Gli Stati membri presentano alla Commissione le domande di cui al paragrafo 1 loro pervenute almeno diciotto mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferiscono tali domande.
3. Almeno quindici mesi prima dell'inizio di ciascun periodo indicato all'articolo 3 ter, la Commissione decide:
  - a) la quantità totale di quote da assegnare per il periodo in questione in conformità dell'articolo 3 ter;
  - b) il numero di quote da assegnare a titolo gratuito per il periodo in questione a norma dell'articolo 3 quater;
  - c) il parametro di riferimento da applicare per l'assegnazione delle quote a titolo gratuito agli operatori aerei di cui la Commissione ha ricevuto le domande a norma del paragrafo 2.

Il parametro di riferimento di cui alla lettera c) è calcolato dividendo il numero delle quote della lettera b) per la somma dei dati relativi alle tonnellate-chilometro dichiarati nelle domande trasmesse alla Commissione a norma del paragrafo 2.

4. Entro tre mesi dalla data della decisione della Commissione di cui al paragrafo 3, ciascuno Stato membro di riferimento calcola e pubblica:
  - a) la quantità totale di quote da assegnare per il periodo interessato a ciascun operatore aereo per il quale è stata inoltrata la domanda alla Commissione a norma del paragrafo 2; tale quantità è calcolata moltiplicando i dati sulle tonnellate-chilometro dichiarati nella domanda per il parametro di riferimento pubblicato a norma del paragrafo 3, lettera c) nonché

- b) le quote da assegnare a ciascun operatore aereo per ogni anno; queste sono determinate dividendo la quantità totale di quote relative al periodo interessato, calcolata come indicato alla lettera a), per il numero di anni che costituiscono il periodo nel quale l'operatore aereo in questione svolge una delle attività di trasporto aereo incluse nell'allegato I.
5. Entro il 28 febbraio 2011 e, successivamente, entro il 28 febbraio di ogni anno, l'autorità competente dello Stato membro di riferimento rilascia a ciascun operatore aereo il numero di quote che gli sono assegnate per quell'anno.

### **"Capo III Impianti fissi**

#### *Articolo 3 sexties Ambito di applicazione del Capo III*

Le disposizioni del presente Capo si applicano alle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra e all'assegnazione e al rilascio di quote per le attività indicate nell'allegato I diverse dalle attività di trasporto aereo."

- (4) All'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), dopo l'espressione "quote di emissioni" è inserito il seguente testo ", diverse dalle quote rilasciate a norma del Capo II,".
- (5) Dopo l'articolo 11 è inserita la seguente intestazione del Capo IV:

### **"Capo IV Disposizioni applicabili al trasporto aereo e agli impianti fissi"**

- (6) All'articolo 11 bis è aggiunto il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. Fatto salvo il paragrafo 3, nel corso di ciascun periodo di cui all'articolo 3 ter, gli Stati membri autorizzano ciascun operatore aereo ad utilizzare CER ed ERU derivanti da attività di progetto fino ad una percentuale del numero di quote che l'operatore è tenuto a restituire a norma dell'articolo 12, paragrafo 2 bis; tale percentuale corrisponde alla media delle percentuali specificate dagli Stati membri per il periodo interessato a norma del paragrafo 1.

La Commissione pubblica tale percentuale almeno sei mesi prima dell'inizio del periodo di cui all'articolo 3 ter."

- (7) All'articolo 11 ter, paragrafo 2, l'espressione "negli impianti" è sostituita da "nell'ambito delle attività".
- (8) L'articolo 12 è modificato nel modo seguente:
- a) al paragrafo 2, dopo "ai fini" è inserito il seguente testo "dell'adempimento degli obblighi previsti per un operatore aereo dal paragrafo 2 bis o";
- b) è aggiunto il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. Gli Stati membri di riferimento si accertano, entro il 30 aprile di ogni anno, che ciascun operatore aereo restituisca un numero di quote corrispondente alle emissioni complessive prodotte nell'anno civile precedente dalle attività di trasporto aereo indicate nell'allegato I per le quali l'operatore in questione è l'operatore aereo, e verificate secondo le modalità dell'articolo 15. Gli Stati membri garantiscono che le quote restituite in conformità al presente paragrafo siano successivamente cancellate.";

- c) al paragrafo 3, dopo "quote di emissioni" è inserito il seguente testo: ", diverse dalle quote rilasciate a norma del Capo II,".
- (9) All'articolo 13, paragrafo 3, l'espressione "dell'articolo 12, paragrafo 3," è sostituita da "dell'articolo 12, paragrafi 2 bis o 3".
- (10) L'articolo 14 è modificato nel modo seguente:
- a) al paragrafo 1:
    - (i) dopo "tale attività" è aggiunto il seguente testo: "e dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini della domanda di cui all'articolo 3 quinquies";
    - (ii) è cancellata l'espressione "Entro il 30 settembre 2003";
  - b) al paragrafo 3:
    - (i) l'espressione "di un impianto" è sostituita da "o operatore aereo";
    - (ii) il testo "da tale impianto in ciascun anno civile" è sostituito da "durante ciascun anno civile dall'impianto o, a decorrere dal 1° gennaio 2010, dall'aeromobile che opera".
- (11) L'articolo 15 è modificato nel modo seguente:
- a) al primo comma:
    - (i) il termine "gestori" è sostituito da "gestori e operatori aerei";
    - (ii) dopo "all'allegato V" è aggiunto il seguente testo: "e le eventuali disposizioni dettagliate adottate dalla Commissione ai sensi del presente articolo";
  - b) nel secondo comma:
    - (i) il termine "il gestore dell'impianto" è sostituito da "il gestore e l'operatore aereo";
    - (ii) dopo "all'allegato V" è aggiunto il seguente testo: "e alle eventuali disposizioni dettagliate adottate dalla Commissione ai sensi del presente articolo";
  - c) dopo il secondo comma è inserito il seguente comma:

"La Commissione può adottare disposizioni dettagliate per la verifica delle comunicazioni presentate dagli operatori aerei a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, e delle domande di cui all'articolo 3 quinquies secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 23, paragrafo 2."

(12) L'articolo 16 è modificato nel modo seguente:

- a) al paragrafo 1 è soppresso il seguente testo: "entro il 31 dicembre 2003";
- b) al paragrafo 2:
  - (i) il termine "dei gestori" è sostituito da "dei gestori e degli operatori aerei";
  - (ii) l'espressione "dell'articolo 12, paragrafo 3" è sostituita da "della presente direttiva";
- c) al paragrafo 3:
  - (i) il termine "il gestore" è sostituito da "il gestore o l'operatore aereo";
  - (ii) nella seconda frase, l'espressione "da un impianto il cui" è soppressa e sostituita da "per la quale".

(13) Sono inseriti i seguenti articoli 18 bis e 18 ter:

*“Articolo 18 bis  
Stato membro di riferimento*

1. Lo Stato membro di riferimento di un operatore aereo è:
  - a) nel caso di un operatore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro a norma del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei<sup>12</sup>, lo Stato membro che ha rilasciato la licenza d'esercizio per l'operatore aereo in questione;
  - b) negli altri casi, lo Stato membro per il quale sono state stimate le più elevate emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati dall'operatore aereo in questione nell'anno di riferimento.
2. In base alle informazioni di cui dispone, la Commissione:
  - a) pubblica, entro il 1° febbraio 2009, un elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, specificando lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo in base a quanto indicato al paragrafo 1;

---

<sup>12</sup> GU L 24 del 24.8.1992, pag. 1.

- b) aggiorna l'elenco, entro il 1° febbraio di ciascun anno successivo, al fine di inserirvi gli operatori aerei che successivamente hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I.
3. Ai fini del paragrafo 1, per gli operatori che hanno iniziato ad operare nella Comunità dopo il 1° gennaio 2006, per "anno di riferimento" s'intende il primo anno civile di esercizio; in tutti gli altri casi s'intende l'anno civile che decorre dal 1° gennaio 2006.

*Articolo 18 ter*  
*Assistenza di Eurocontrol*

Ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti dall'articolo 3 ter, paragrafo 4, e dall'articolo 18 bis, la Commissione può chiedere l'assistenza di Eurocontrol e, a tal fine, può concludere opportuni accordi con tale organizzazione."

- (14) All'articolo 19, paragrafo 3, è aggiunto il seguente testo: "e con le disposizioni finalizzate a tener conto dell'inclusione delle attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote. Il regolamento consente agli operatori aerei di chiedere al proprio amministratore del registro di scambiare una quota rilasciata a norma del Capo II con una quota equivalente a quelle rilasciate a norma del Capo III. Gli amministratori provvedono allo scambio, su richiesta."

- (15) All'articolo 23 è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto del disposto dell'articolo 8 della stessa.

- (16) È inserito il seguente articolo 25 bis:

*“Articolo 25 bis*  
*Provvedimenti adottati da paesi terzi per ridurre l'impatto del trasporto aereo sui*  
*cambiamenti climatici*

Qualora un paese terzo adotti provvedimenti finalizzati a ridurre l'impatto, in termini di cambiamenti climatici, dei voli in partenza dal proprio territorio e diretti verso la Comunità che siano almeno equivalenti alle disposizioni della presente direttiva, la Commissione modifica quest'ultima per garantire che i voli in arrivo dal paese terzo in questione siano esclusi dalle attività di trasporto aereo dell'allegato I con decorrenza dal periodo successivo a quello indicato all'articolo 3 ter.

La modifica in questione, che interviene su elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 23, paragrafo 2 bis."

- (17) L'articolo 28 è modificato nel modo seguente:

- a) al paragrafo 3, lettera b), dopo "quote di emissione" è inserito il seguente testo: ", diverse dalle quote rilasciate a norma del Capo II,";

- b) al paragrafo 4, dopo "quote di emissioni" è inserito il seguente testo: ", diverse dalle quote rilasciate a norma del Capo II,".

(18) Dopo l'articolo 30 è inserito il seguente titolo:

## **"Capo V Disposizioni finali"**

(19) Gli allegati I, IV e V sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

### *Articolo 2 Recepimento*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

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 di tale 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. La Commissione ne informa gli Stati membri.

### *Articolo 3 Entrata in vigore*

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

### *Articolo 4 Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*  
[...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
[...]

## ALLEGATO

Gli allegati I, IV e V della direttiva 2003/87/CE sono modificati come indicato di seguito.

(1) L'allegato I è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente testo:

**"CATEGORIE DI ATTIVITÀ CUI SI APPLICA LA PRESENTE DIRETTIVA";**

b) dopo il paragrafo 2 è inserito il seguente paragrafo:

"Per il 2011, rientrano nelle attività di trasporto aereo solo i voli che partono da e arrivano a un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato. A decorrere dal 1° gennaio 2012 sono inclusi tutti i voli che arrivano a o partono da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato.";

c) è inserita la seguente categoria di attività:

“

<p><i>Trasporto aereo</i></p> <p>Voli in partenza da o in arrivo a un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato.</p> <p>Non sono inclusi:</p> <p>a) i voli effettuati esclusivamente per trasportare, nell'ambito di un viaggio ufficiale, un monarca regnante o i membri più prossimi della sua famiglia, un capo di Stato, un capo di governo e i ministri di governo, a condizione che tale situazione sia comprovata da un adeguato indicatore attestante lo statuto nel piano di volo;</p> <p>b) i voli militari effettuati da aeromobili militari e i voli delle autorità doganali e di polizia nonché i voli effettuati a fini di ricerca e soccorso autorizzati dall'autorità competente responsabile;</p> <p>c) i voli effettuati esclusivamente secondo le regole del volo a vista definite nell'allegato 2 della</p>	<p>Biossido di carbonio</p>
--	-----------------------------

<p>Convenzione internazionale per l'aviazione civile del 1944;</p> <p>d) i voli che terminano presso l'aerodromo dal quale l'aeromobile è decollato e durante i quali non è stato effettuato alcun atterraggio intermedio;</p> <p>e) i voli di addestramento effettuati al solo fine di ottenere un brevetto o, nel caso di un equipaggio di cabina, un'abilitazione (<i>rating</i>), qualora questa situazione sia comprovata da una menzione inserita nel piano di volo, a condizione che il volo non sia destinato al trasporto di passeggeri e/o merci o al posizionamento o al trasferimento dell'aeromobile;</p> <p>f) i voli effettuati al solo fine di verificare o collaudare apparecchiature utilizzate o che devono essere utilizzate come aiuti al suolo alla navigazione aerea, ad esclusione dei voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili interessati;</p> <p>g) i voli effettuati da un aeromobile con un peso massimo al decollo certificato inferiore a 5 700 kg.</p>	
--	--

»

(2) L'allegato IV è così modificato:

a) dopo il titolo è inserita la seguente intestazione:

"PARTE A – Controllo e comunicazione delle emissioni prodotte da impianti fissi";

b) è inserita la seguente parte B:

"PARTE B – Controllo e comunicazione delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto aereo

### **Controllo delle emissioni di biossido di carbonio**

Le emissioni sono monitorate tramite calcolo, applicando la seguente formula:

consumo di combustibile x fattore di emissione



Il consumo di combustibile comprende il combustibile utilizzato dall'alimentatore ausiliario. Ove possibile si utilizza il valore corrispondente al combustibile effettivamente consumato durante ogni volo, calcolato come segue:

quantitativo di combustibile contenuto nei serbatoi dell'aeromobile al termine del rifornimento per il volo – quantitativo di combustibile contenuto nei serbatoi dell'aeromobile al termine del rifornimento per il volo successivo + rifornimento di combustibile per il volo successivo

Se mancano i dati sul consumo effettivo del combustibile, per stimare il consumo si applica un metodo standard a livelli basato sulle migliori informazioni disponibili.

I fattori di emissione utilizzati d'ufficio sono quelli ricavati dalle Linee guida IPCC 2006 sugli inventari o successivi aggiornamenti, a meno che non siano disponibili fattori di emissione specifici all'attività più precisi, ricavati da laboratori indipendenti accreditati tramite metodi di analisi riconosciuti. Alla biomassa si applica un fattore di emissione pari a zero.

Per ciascun volo e ciascun combustibile si procede ad un calcolo separato.

### **Comunicazione delle emissioni**

Ciascun operatore aereo deve presentare le seguenti informazioni nella comunicazione prevista dall'articolo 14, paragrafo 3.

A. Informazioni che identificano l'operatore aereo, compresi:

- nome dell'operatore;
- Stato membro di riferimento;
- indirizzo, codice postale e paese e, se diverso, indirizzo di contatto nello Stato membro di riferimento;
- numeri di registrazione degli aeromobili e tipi di aeromobile utilizzati, nel periodo cui si riferisce la comunicazione, per lo svolgimento delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I e per le quali l'operatore è considerato l'operatore aereo;
- numero del certificato di operatore aereo e della licenza d'esercizio e nome dell'autorità che ha rilasciato tale certificato/licenza al fine dello svolgimento delle attività di trasporto aereo inserite nell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo;
- indirizzo, numero di telefono, fax e indirizzo di posta elettronica di un referente;
- nome del proprietario dell'aeromobile.

B. Informazioni su ciascun tipo di combustibile per il quale si calcolano le emissioni:

- consumo di combustibile;
- fattore di emissione;

- emissioni complessive aggregate prodotte da tutti i voli effettuati nel periodo cui si riferisce la comunicazione e che rientrano fra le attività di trasporto aereo dell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo;
- emissioni aggregate prodotte da:
  - tutti i voli effettuati nel periodo cui si riferisce la comunicazione e che rientrano fra le attività di trasporto aereo dell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo e che sono decollati da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e sono atterrati in un aeroporto situato nel territorio dello stesso Stato membro;
  - tutti gli altri voli effettuati nel periodo cui si riferisce la comunicazione e che rientrano fra le attività di trasporto aereo dell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo;
- emissioni aggregate prodotte da tutti i voli, effettuati nel periodo cui si riferisce la comunicazione e rientranti nelle attività di trasporto aereo dell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo, che
  - sono partiti da ogni Stato membro e
  - sono arrivati in ogni Stato membro in provenienza da un paese terzo;
- incertezza.

### **Controllo dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini dell'articolo 3 quinquies**

Ai fini della domanda di assegnazione di quote a norma dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 1, l'entità dell'attività di trasporto aereo è calcolata in tonnellate-chilometro, secondo la seguente formula:

tonnellate-chilometro = distanza x carico pagante

dove:

distanza = la distanza ortodromica tra l'aeroporto di partenza e l'aeroporto di arrivo }

carico pagante = la massa totale di merci, posta e passeggeri trasportata.

Ai fini del calcolo del carico pagante:

- il numero dei passeggeri comprende il numero di persone a bordo dell'aeromobile, escluso l'equipaggio;
- un operatore aereo può scegliere se applicare il peso effettivo o il peso forfetario riferito ai passeggeri e al bagaglio imbarcato contenuto nella documentazione sul peso e sul bilanciamento per i voli interessati, oppure un valore d'ufficio pari a 100 kg per ciascun passeggero e relativo bagaglio imbarcato.

## **Comunicazione dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini dell'articolo 3 quinquies**

Ciascun operatore aereo deve comunicare le seguenti informazioni nella domanda presentata a norma dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 1:

### **A. Informazioni che identificano l'operatore aereo, compresi:**

- nome dell'operatore;
- Stato membro di riferimento;
- indirizzo, codice postale e paese e, se diverso, indirizzo di contatto nello Stato membro di riferimento;
- numeri di registrazione degli aeromobili e tipi di aeromobile utilizzati, nell'anno cui si riferisce la domanda, per lo svolgimento delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I e per le quali l'operatore è considerato l'operatore aereo;
- numero del certificato di operatore aereo e della licenza d'esercizio e nome dell'autorità che ha rilasciato tale certificato/licenza al fine dello svolgimento delle attività di trasporto aereo inserite nell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo;
- indirizzo, numero di telefono, fax e indirizzo di posta elettronica di un referente;
- nome del proprietario dell'aeromobile.

### **B. Dati relativi alle tonnellate-chilometro:**

- numero di voli per coppia di aeroporti;
- numero di passeggeri-chilometro per coppia di aeroporti;
- numero di tonnellate-chilometro per coppia di aeroporti;
- numero complessivo di tonnellate-chilometro per tutti i voli effettuati nel corso dell'anno cui si riferisce la comunicazione e che rientrano nelle attività di trasporto aereo inserite nell'allegato I per le quali l'operatore in questione è considerato l'operatore aereo. ”

### **(3) L'allegato V è così modificato:**

- a) dopo il titolo è inserita la seguente intestazione:

"PARTE A – Verifica delle emissioni prodotte da impianti fissi";

- b) è inserita la seguente parte B:

"PARTE B – Verifica delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto aereo

- (13) I principi generali e il metodo definiti nel presente allegato si applicano alla verifica delle comunicazioni delle emissioni prodotte dai voli che rientrano in una delle attività di trasporto aereo dell'allegato I.

A tal fine:

- a) al punto 3, il riferimento al "gestore" deve intendersi come riferimento all'operatore aereo e alla lettera c) il riferimento all'impianto deve intendersi come riferimento all'aeromobile utilizzato per svolgere le attività di trasporto aereo di cui trattasi nella comunicazione;
- b) al punto 5, il riferimento all'impianto deve intendersi come riferimento all'operatore aereo;
- c) al punto 6, il riferimento alle attività svolte presso l'impianto deve intendersi come riferimento alle attività di trasporto aereo svolte dall'operatore aereo e di cui tratta la comunicazione;
- d) al punto 7, il riferimento alla sede dell'impianto deve intendersi come riferimento ai siti utilizzati dall'operatore aereo per svolgere le attività di trasporto aereo di cui tratta la comunicazione;
- e) ai punti 8 e 9, i riferimenti alle fonti di emissione dell'impianto devono intendersi come riferimenti all'aeromobile di cui l'operatore aereo è responsabile;
- f) ai punti 10 e 12, il riferimento al gestore deve intendersi come riferimento all'operatore aereo.

#### **Disposizioni supplementari per la verifica delle comunicazioni delle emissioni imputabili al trasporto aereo**

- (14) Il responsabile della verifica deve, in particolare, accertarsi che:
- a) tutti i voli imputabili a una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I siano stati tenuti in considerazione. Nello svolgimento delle sue mansioni, il responsabile della verifica consulta i dati sugli orari e altri dati riguardanti il traffico dell'operatore aereo, compresi quelli che l'operatore stesso ha chiesto a Eurocontrol;
  - b) vi sia globalmente una corrispondenza tra i dati aggregati sul combustibile consumato e i dati riguardanti il combustibile acquistato o fornito in altro modo all'aeromobile che svolge l'attività di trasporto aereo.

#### **Disposizioni supplementari per la verifica dei dati relativi alle tonnellate-chilometro presentati ai fini dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 1**

- (15) I principi generali e il metodo di verifica delle comunicazioni delle emissioni presentate a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, definiti nel presente allegato, si applicano, se del caso, anche alla verifica dei dati relativi alle tonnellate-chilometro per il trasporto aereo.

- (16) Il responsabile della verifica deve, in particolare, accertarsi che nella domanda che l'operatore aereo presenta a norma dell'articolo 3 quinquies, paragrafo 1, si tenga conto solo dei voli di cui l'operatore aereo in questione è responsabile e che sono stati effettivamente realizzati e sono imputabili a una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I. Nello svolgimento delle sue mansioni, il responsabile della verifica consulta i dati riguardanti il traffico dell'operatore aereo, compresi quelli che l'operatore stesso ha chiesto a Eurocontrol. Il responsabile della verifica deve inoltre controllare che il carico pagante dichiarato dall'operatore aereo corrisponda alla documentazione sul carico pagante che l'operatore conserva a fini di sicurezza."

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra.

### 2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività oggetto dell'iniziativa:

Settore: 07 Ambiente

Attività ABB Codice 0703: Attuazione delle politiche e della normativa comunitaria in materia di ambiente.

### 3. LINEE DI BILANCIO

#### 3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa - ex linee B e A) e loro denominazione:

Articolo 07 03 07 - LIFE+ (Strumento finanziario per l'ambiente — 2007- 2013)

#### 3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

Per il periodo 2007-2013 gli stanziamenti necessari saranno soddisfatti dalle risorse già previste per il programma LIFE+. Non sono richiesti altri finanziamenti.

#### 3.3. Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie):

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
07 03 07	SNO	Diss.	NO	NO	NO	NO 2

#### 4. SINTESI DELLE RISORSE

##### 4.1. Risorse finanziarie

##### 4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2007	2008	2009	2010	2011	2012 e segg.	Totale
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	--------------	--------

##### Spese operative<sup>13</sup>

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

##### Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento<sup>14</sup>

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

##### IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

<b>Stanziamenti di impegno</b>		a+c	<b>0,200</b>	<b>0,140</b>	<b>0,065</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,200</b>	<b>0,605</b>
<b>Stanziamenti di pagamento</b>		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

##### Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento<sup>15</sup>

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

##### Totale del costo indicativo dell'intervento

<sup>13</sup> Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

<sup>14</sup> Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

<sup>15</sup> Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

<b>TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane</b>		a+c +d +e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
<b>TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane</b>		b+c +d +e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

### Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
.....	f	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento</b>	a+c +d +e +f							

#### 4.1.2. *Compatibilità con la programmazione finanziaria*

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale<sup>16</sup> (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

#### 4.1.3. *Incidenza finanziaria sulle entrate*

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

NB: tutte le precisazioni e osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.

<sup>16</sup> Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.



Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione						
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>17</sup>	
	a) Entrate in valore assoluto								
	b) Variazione delle entrate	Δ							

(Precisare le pertinenti linee di bilancio delle entrate, aggiungendo alla tabella il numero necessario di righe se l'incidenza riguarda più di una linea di bilancio)

**4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.**

Fabbisogno annuo	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e segg.
Totale risorse umane	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

**5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI**

**5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine**

Ridurre l'impatto del settore aereo sui cambiamenti climatici, inserendo le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra (cfr. la relazione al capitolo "Motivazione e obiettivi della proposta"). A tal fine i finanziamenti servono a:

- redigere le modalità di applicazione e le linee guida previste dalla proposta;
- commissionare studi o altre attività di assistenza tecnica connesse all'attuazione;
- svolgere le funzioni che la direttiva attribuisce alla Commissione, comprese le decisioni sull'assegnazione delle quote e l'elaborazione e l'aggiornamento dell'elenco degli Stati membri di riferimento di ciascun operatore aereo.

Per gli studi e le altre attività di assistenza tecnica connesse all'attuazione della direttiva si prevede sia necessario un importo di 200 000 € il primo anno, di 140 000 € il secondo anno e di 40 000 € il terzo anno. Per il 2012 è previsto un ulteriore finanziamento di 200 000 € per altre attività di assistenza tecnica e valutazione.

<sup>17</sup> Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

Nel 2009 si prevede che sarà necessario un aggiornamento dei sistemi informatici per il Catalogo indipendente comunitario delle operazioni (*Community Independent Transaction Log – CITL*) (25 000 €).

## **5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari**

Un intervento armonizzato volto a ridurre l'impatto esercitato dal settore aereo sui cambiamenti climatici può essere realizzato più adeguatamente con una legislazione e un coordinamento a livello comunitario. (Cfr. anche il punto 3 della relazione).

Sono previste spese operative nell'ambito della parte del bilancio LIFE+ gestita direttamente a livello centrale.

## **5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori**

Ridurre l'impatto del settore aereo sui cambiamenti climatici, inserendo le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas serra. In particolare:

- includere il settore dei trasporti aerei ai fini della lotta contro i cambiamenti climatici;
- internalizzare i costi esterni connessi ai cambiamenti climatici;
- contribuire a migliorare le prestazioni ambientali delle attività di trasporto aereo rafforzando gli incentivi economici offerti agli operatori aerei affinché riducano l'impatto delle proprie attività sul clima.

## **5.4. Modalità di attuazione (indicativa)**

### **X *Gestione centralizzata***

X diretta da parte della Commissione

indiretta, con delega a:

agenzie esecutive

organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario

organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

### ***Gestione concorrente o decentrata***

con Stati membri

con paesi terzi

### ***Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

## **6. CONTROLLO E VALUTAZIONE**

### **6.1. Sistema di controllo**

Gli Stati membri dovranno riferire in merito a tutte le iniziative e i provvedimenti che adotteranno per attuare la direttiva.

I contratti firmati dalla Commissione ai fini dell'attuazione della direttiva devono prevedere la supervisione e il controllo finanziario della Commissione (o di qualsiasi rappresentante da essa autorizzato) e la verifica contabile della Corte dei conti, eventualmente anche in loco.

### **6.2. Valutazione**

#### *6.2.1. Valutazione ex-ante*

Si veda la valutazione d'impatto che correda la presenta proposta sotto forma di documento di lavoro dei servizi della Commissione. In quel contesto sono state valutate tutte le ripercussioni economiche, sociali, sanitarie e ambientali delle misure proposte.

#### *6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

Le misure proposte e la valutazione d'impatto tengono conto dell'esperienza maturata nell'ambito del sistema comunitario di scambio delle quote di emissione.

#### *6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

Senza oggetto

## **7. MISURE ANTIFRODE**

Saranno integralmente applicate le norme di controllo interno nn. 14, 15, 16, 18, 19, 20 e 21 e i principi istituiti dal regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio, del 25 giugno 2002, che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee.

## 8. DETTAGLI SULLE RISORSE

### 8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	2007		2008		2009		2010		2011		2012 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO <sup>18</sup> Preparazione di modalità di applicazione e adozione decisioni della Commissione	Studi e consulenze  Adeguamento sistemi di attuazione		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
<b>COSTO TOTALE</b>				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

<sup>18</sup> Quale descritto nella sezione 5.3.

## 8.2. Spese amministrative

### 8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari ( <b>numero di posti/ETP</b> )					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Funzionari o agenti temporanei <sup>19</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personale finanziato <sup>20</sup> con l'articolo XX 01 02							
Altro personale <sup>21</sup> finanziato con l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTALE</b>		1	1	1	1	1	1

### 8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

- Preparazione delle modalità di applicazione riguardanti la vendita all'asta delle quote e delle linee guida in materia di controllo, comunicazione e verifica delle emissioni.
- Verifica dell'attuazione negli Stati membri.
- Preparazione e aggiornamento dell'elenco degli Stati membri di riferimento.
- Adozione delle decisioni della Commissione in merito all'assegnazione delle quote al settore del trasporto aereo.

### 8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)

<sup>19</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>20</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>21</sup> Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

8.2.4. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e segg.	TOTALE
<b>Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)</b>							
Agenzie esecutive <sup>22</sup>							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- intra muros							
- extra muros							
<b>Totale assistenza tecnica e amministrativa</b>							

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.)  (specificare la linea di bilancio)						
<b>Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

<sup>22</sup> Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei*

Il salario standard di un funzionario A\*/AD di cui al punto 8.2.1 è pari a 0,108 milioni di euro.

Calcolo – *Personale finanziato con l'art. XX 01 02*

Senza oggetto

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Comitati <sup>23</sup>	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Altre spese di natura amministrativa</b> (specificare indicando la linea di bilancio)							
<b>Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)</b>	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

<sup>23</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

Calcolo – *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Ogni anno, dal 2009 al 2013, sono previste quattro missioni al costo unitario di 1 000 € l'una per illustrare la proposta e agevolare l'attuazione negli Stati membri.

Nel 2008 e nel 2009 sono previste riunioni del Comitato sui cambiamenti climatici per l'adozione delle modalità di applicazione e delle linee guida (costo unitario: 27 000€).

Il fabbisogno di risorse umane e amministrative sarà soddisfatto nell'ambito della dotazione attribuita alla DG incaricata della gestione nel quadro della procedura di dotazione annuale.