

REGOLAMENTO (UE) 2017/2392 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 13 dicembre 2017****recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021**

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 europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La 21^a conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (*United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC*) si è tenuta a Parigi dal 30 novembre al 12 dicembre 2015. A tale conferenza è stato concluso un accordo internazionale («accordo di Parigi») sul rafforzamento della risposta mondiale ai cambiamenti climatici. L'accordo di Parigi stabilisce, tra l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di continuare ad adoperarsi per mantenerlo a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. L'accordo di Parigi è stato approvato a nome dell'Unione con la decisione (UE) 2016/1841 del Consiglio ⁽³⁾. L'accordo di Parigi è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi sarà necessario il contributo di tutti i settori e le parti prepareranno, comunicheranno e manterranno i successivi contributi determinati a livello nazionale (*Nationally Determined Contributions – «NDC»*). È pertanto opportuno che si agisca anche attraverso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organisation – «ICAO»*) al fine di ridurre le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale.
- (2) La tutela dell'ambiente rappresenta una delle sfide più importanti per l'Unione. Gli obiettivi ambientali dell'Unione di cui all'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea sono la salvaguardia, la tutela e il miglioramento della qualità dell'ambiente, la protezione della salute umana, l'uso accorto e razionale delle risorse naturali e la promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o globale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.
- (3) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha fissato nelle conclusioni un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Nella riunione del Consiglio del 6 marzo 2015 è stato formalmente approvato tale contributo dell'Unione e dei suoi Stati membri quale NDC previsto nell'ambito dell'accordo di Parigi. Nelle conclusioni dell'ottobre 2014, il Consiglio europeo ha dichiarato che l'obiettivo dev'essere raggiunto collettivamente dall'Unione nel modo più efficace in termini di costi, con riduzioni, da realizzare entro il 2030 sia nel sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea (*European Union Emissions Trading System – «EU ETS»*) sia nei settori non ETS, pari rispettivamente al 43 % e al 30 % rispetto al 2005. È opportuno che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tali riduzioni di emissioni. La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio, tra gli Stati membri, delle migliori pratiche e degli insegnamenti tratti nel settore della mobilità a basse emissioni.

⁽¹⁾ GU C 288 del 31.8.2017, pag. 75.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 12 dicembre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 dicembre 2017.

⁽³⁾ Decisione (UE) 2016/1841 del Consiglio, del 5 ottobre 2016, relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, dell'accordo di Parigi adottato nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 1).

- (4) Un sistema EU ETS riformato e ben funzionante, con uno strumento rafforzato di stabilizzazione del mercato, sarà il principale strumento europeo per raggiungere l'obiettivo di riduzione del 40 % di cui alle conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014, con un fattore lineare e l'assegnazione gratuita di quote di emissioni dopo il 2020. Tali disposizioni dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi climatici dell'Unione e con gli impegni da essa assunti nell'ambito dell'accordo di Parigi. La parte di quote messe all'asta dovrebbe essere espressa come valore percentuale nella direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, al fine di migliorare la certezza della pianificazione delle decisioni di investimento, di aumentare la trasparenza, di ridurre al minimo la rilocalizzazione delle emissioni di CO₂ e di rendere il sistema nel suo complesso più semplice e più facilmente comprensibile. Inoltre, nel quadro delle sue regolari relazioni a norma del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, la Commissione dovrebbe valutare i risultati del «dialogo facilitativo» del 2018. Le disposizioni della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere oggetto di costante riesame alla luce degli sviluppi internazionali e degli sforzi intrapresi per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, tra cui il primo bilancio mondiale del 2023, e gli ulteriori bilanci mondiali che saranno realizzati ogni cinque anni ed ispireranno i successivi NDC.
- (5) L'Unione e i suoi Stati membri sono impegnati nella promozione di un accordo internazionale volto a ridurre l'impatto delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo fin dal 1997 e nel 2008 si sono dotati di leggi per limitare gli effetti dei cambiamenti climatici determinati dalle attività di trasporto aereo attraverso l'EU ETS, in vigore dal 2005. Con sentenza del 21 dicembre 2011 ⁽³⁾, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che l'inclusione delle attività di trasporto aereo nell'EU ETS ai sensi della direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ non viola il diritto internazionale. Per agevolare i lavori in sede di ICAO, l'Unione ha adottato per due volte deroghe, limitate nel tempo, all'EU ETS in modo da limitare gli obblighi di conformità alle sole emissioni prodotte dai voli tra aerodromi situati nello Spazio economico europeo (SEE), garantendo il pari trattamento degli operatori aerei attivi sulla stessa rotta, indipendentemente dal luogo in cui sono stabiliti. La deroga più recente all'EU ETS, introdotta con il regolamento (UE) n. 421/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, ha limitato gli obblighi di conformità ai voli all'interno del SEE tra il 2013 e il 2016, prevedendo la possibilità, in seguito al riesame contemplato da tale regolamento, di modificare l'ambito di applicazione del sistema per quanto riguarda le attività da e per gli aerodromi situati al di fuori del SEE, a decorrere dal 1° gennaio 2017.
- (6) I lavori dell'ICAO relativi a una misura mondiale basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale costituiscono un elemento del cosiddetto «paniere di misure» volte al conseguimento dell'obiettivo indicativo di una crescita neutra in termini di emissioni di carbonio a decorrere dal 2020 (*carbon neutral growth – «CNG 2020»*) e dovrebbero essere integrati da progressi nella gestione del traffico aereo e nelle tecnologie di propulsione. La continuità nello sviluppo di strategie e programmi di ricerca sarà essenziale per l'innovazione tecnologica e i miglioramenti operativi necessari al fine di andare al di là di tale obiettivo e conseguire riduzioni assolute delle emissioni nell'intero settore.
- (7) A livello di Unione sono state adottate diverse misure volte a evitare la frammentazione dello spazio aereo europeo, in modo da ottimizzare il flusso del traffico aereo e il controllo dell'utilizzo dello spazio aereo, riducendo così le emissioni. Gli Stati membri si sono nuovamente impegnati a realizzare il concetto di «cielo unico europeo», tenendo conto della prevista crescita del volume del traffico aereo negli anni a venire. Per compiere progressi nella gestione del traffico aereo, è necessario accelerare l'attuazione dell'impresa comune per la ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (*Single European Sky ATM Research – SESAR*). Anche altre misure, tra cui l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (*Global Navigation Satellite System – GNSS*), le iniziative tecnologiche congiunte, come Clean Sky I e Clean Sky II, e i programmi di ricerca dell'Unione, come Orizzonte 2020 e i programmi che gli succederanno, contribuiranno al miglioramento in termini di efficienza e di riduzione delle emissioni del trasporto aereo.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13).

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 21 dicembre 2011, *Air Transport Association of America e altri contro Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

⁽⁴⁾ Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra (GU L 8 del 13.1.2009, pag. 3).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 421/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, 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 (GU L 129 del 30.4.2014, pag. 1).

- (8) Alla luce della risoluzione adottata in occasione della 39^a assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2016 relativa all'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021 per compensare le emissioni del trasporto aereo internazionale al di sopra dei livelli del 2020, si prevede che l'ICAO adotti nel 2018 standard e pratiche raccomandate (*Standards and Recommended Practices – SARP*) al fine di integrare detta risoluzione e consentire l'attuazione del sistema mondiale. Tuttavia, la sua effettiva operatività richiederà interventi a livello nazionale ad opera delle parti dell'ICAO. L'ICAO dovrà inoltre mettere a punto modalità di gestione, tra cui un sistema di registrazione. In tale contesto, al fine di stimolare la prosecuzione dei lavori in seno all'ICAO e facilitare l'attuazione concreta del regime proposto, è opportuno prorogare fino al 31 dicembre 2023 l'attuale deroga agli obblighi previsti dall'EU ETS per i voli da e per i paesi terzi, salvo riesame, al fine di consentire di acquisire la necessaria esperienza legata all'attuazione del regime dell'ICAO. Come risultato della proroga della deroga, la quantità di quote da mettere all'asta o da rilasciare gratuitamente, anche attingendo alla riserva speciale, dovrebbe rimanere proporzionale alla riduzione dell'obbligo di restituzione. Dal 1^o gennaio 2021 il numero di quote assegnate agli operatori aerei dovrebbe essere ridotto annualmente del fattore di riduzione lineare applicabile a tutti gli altri settori rientranti nell'EU ETS, fatto salvo il riesame in vista dell'attuazione del regime proposto dall'ICAO. Il riesame sarà predisposto nel pieno rispetto degli orientamenti per legiferare meglio, consultando adeguatamente tutte le parti interessate, compresi gli Stati membri. Si dovrebbe continuare a cancellare le quote non provenienti dalla riserva speciale.
- (9) I proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote o il loro equivalente in valore finanziario dovrebbero essere utilizzati per combattere i cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, tra l'altro per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, in particolare nei paesi in via di sviluppo, per finanziare la ricerca e lo sviluppo ai fini della mitigazione e dell'adattamento, anche nei settori dell'aeronautica, del trasporto aereo e dei carburanti alternativi sostenibili per l'aviazione, per ridurre le emissioni attraverso modalità di trasporto a basse emissioni e per coprire i costi di gestione dell'EU ETS. Gli Stati membri che utilizzano tali proventi per cofinanziare la ricerca e l'innovazione dovrebbero rivolgere particolare attenzione ai programmi o alle iniziative nell'ambito del nono programma quadro di ricerca («9^o PQ»). Garantire la trasparenza sull'uso dei proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote ai sensi della direttiva 2003/87/CE, attraverso la comunicazione, da parte degli Stati membri, delle informazioni ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 525/2013, è essenziale ai fini del rispetto degli impegni dell'Unione.
- (10) L'integrità ambientale dell'EU ETS dovrebbe essere salvaguardata dal rischio di estinzione degli obblighi per gli operatori aerei e altri operatori oggetto di regolamentazione da parte di uno Stato membro. Pertanto, le quote di emissioni rilasciate dallo Stato membro in questione dovrebbero essere utilizzate solo se gli obblighi di restituzione delle quote di emissioni non presentano un rischio di estinzione tale da compromettere l'integrità ambientale dell'EU ETS. È quindi opportuno conferire alla Commissione il potere di adottare le misure necessarie alla tutela dell'integrità ambientale dell'EU ETS. Tali misure dovrebbero applicarsi fino a quando non siano più necessarie a seguito di una modifica delle circostanze.
- (11) Dal momento che le caratteristiche chiave della misura mondiale basata sul mercato devono ancora essere messe a punto e che l'attuazione di tale misura dipende dalla legislazione nazionale degli Stati e delle regioni partecipanti, la Commissione dovrebbe riferire periodicamente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nei negoziati dell'ICAO, in particolare per quanto concerne gli strumenti pertinenti adottati dall'ICAO, compresi i SARP, le azioni intraprese dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato da applicare alle emissioni per il periodo 2021-2035, gli sforzi volti all'adozione di misure ambiziose e vincolanti per conseguire l'obiettivo a lungo termine del settore dell'aviazione, vale a dire dimezzare entro il 2050 le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo rispetto ai livelli del 2005, ed altri eventuali sviluppi pertinenti a livello internazionale e strumenti applicabili, come le norme elaborate nel quadro dell'UNFCCC e dell'accordo di Parigi sui mercati e la contabilizzazione del carbonio. Allorquando vi sarà chiarezza circa la natura e il contenuto degli strumenti giuridici dell'ICAO e prima del varo della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato, la Commissione dovrebbe presentare una relazione che valuti le modalità di recepimento di tali strumenti nel diritto dell'Unione, attraverso un riesame della direttiva 2003/87/CE. La Commissione dovrebbe inoltre, se del caso, tenere conto delle norme applicabili ai voli all'interno del SEE. In tale occasione, la relazione della Commissione dovrebbe assicurare la necessità di garantire la coerenza con il diritto dell'Unione, in particolare di evitare distorsioni della concorrenza e ridurre al minimo indebiti oneri amministrativi per gli Stati membri e gli operatori aerei. Ove opportuno, la Commissione dovrebbe corredare la relazione di una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio volta a garantire il contributo del settore del trasporto aereo all'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 in tutti i settori economici.
- (12) In vista dell'attuazione della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato, occorre disporre quanto prima di dati pertinenti disponibili riguardanti le emissioni prodotte dalle attività del trasporto aereo. Tali emissioni dovrebbero essere oggetto di monitoraggio, comunicazione e verifica secondo gli stessi principi applicabili al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto aereo ai sensi della direttiva 2003/87/CE. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe adottare disposizioni in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica al fine di attuare la misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato evitando qualsiasi

distorsione della concorrenza. Tali disposizioni dovrebbero essere coerenti con i principi enunciati nel regolamento di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE e dovrebbero garantire che le relazioni sulle emissioni presentate siano verificate secondo i principi e i criteri di verifica di cui all'articolo 15 di tale direttiva. Esse dovrebbero essere adottate secondo la procedura applicabile al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica a norma della direttiva 2003/87/CE.

- (13) Il trasporto aereo ha anche un impatto sul clima in quanto produce emissioni di ossidi di azoto, vapore acqueo e particelle di solfati e particolato carbonioso ad alta quota che, stando alle ricerche scientifiche, potrebbero avere un effetto significativo sul clima. Secondo le stime del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, l'impatto complessivo del trasporto aereo sul clima è attualmente da due a quattro volte superiore all'effetto delle sole emissioni di biossido di carbonio prodotte in passato. In attesa di progressi in ambito scientifico, è opportuno prendere in considerazione, per quanto possibile, ogni impatto del trasporto aereo. La direttiva 2008/101/CE prevedeva che la Commissione avrebbe presentato una proposta sugli ossidi di azoto nel 2008. Nonostante le difficoltà politiche e tecniche riscontrate, la Commissione dovrebbe velocizzare i lavori su tale proposta. Si dovrebbe altresì promuovere la ricerca sulla formazione delle scie di condensazione e sulla loro evoluzione in cirri, sugli effetti diretti minori degli aerosol di solfati e del particolato carbonioso, nonché su misure di mitigazione efficaci, comprese le misure operative e tecniche.
- (14) A fini di semplificazione e allo scopo di alleggerire i compiti amministrativi, gli operatori aerei con emissioni annue inferiori a 3 000 tonnellate di CO₂ nei voli all'interno del SEE dovrebbero avvalersi, per la verifica delle loro emissioni, dello strumento per emettitori di entità ridotta approvato nel quadro del regolamento (UE) n. 606/2010⁽¹⁾. Si dovrebbe continuare a considerare, per un ulteriore periodo di 10 anni, che gli operatori aerei non commerciali le cui emissioni annue sono inferiori a 1 000 tonnellate di CO₂ rispettano i requisiti della direttiva 2003/87/CE; durante tale periodo dovrebbero essere sviluppate misure affinché in futuro tutti gli operatori contribuiscano alla riduzione delle emissioni.
- (15) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire prorogare gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo fino al 31 dicembre 2023 e preparare l'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (16) È essenziale garantire agli operatori aerei e alle autorità nazionali la certezza del diritto in vista della scadenza per la restituzione del 30 aprile 2018 stabilita dalla direttiva 2003/87/CE. Pertanto, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (17) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 3 *quater* è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. Le assegnazioni di quote per attività di trasporto aereo da e per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE) dopo il 31 dicembre 2023 sono soggette al riesame di cui all'articolo 28 *ter*.»;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 luglio 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte (GUL 175 del 10.7.2010, pag. 25).

2) all'articolo 3 *quinquies*, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. A decorrere dal 1° gennaio 2013 è messo all'asta il 15 % delle quote. La Commissione realizza uno studio sulla capacità del settore del trasporto aereo di trasferire i costi della CO₂ ai suoi clienti, con riferimento all'EU ETS e alla misura mondiale basata sul mercato sviluppata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ("ICAO"). Tale studio valuta la capacità del settore del trasporto aereo di trasferire il costo delle unità di emissione necessarie, effettuando un raffronto con il settore industriale e quello dell'elettricità, allo scopo di presentare una proposta volta ad aumentare la percentuale di quote messe all'asta conformemente al riesame di cui all'articolo 28 *ter*, paragrafo 2, tenendo conto dell'analisi del trasferimento dei costi e prendendo in considerazione un allineamento ad altri settori, nonché la competitività tra le diverse modalità di trasporto.»

3) all'articolo 3 *quinquies*, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Tutti i proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote dovrebbero essere utilizzati per combattere i cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, tra l'altro per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, in particolare nei paesi in via di sviluppo, per finanziare la ricerca e lo sviluppo ai fini della mitigazione e dell'adattamento, ivi compreso in particolare nei settori dell'aeronautica e del trasporto aereo, per ridurre le emissioni attraverso modalità di trasporto a basse emissioni e per coprire i costi di gestione dell'EU ETS. I proventi derivanti dalla vendita all'asta dovrebbero anche essere utilizzati per finanziare progetti comuni volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore del trasporto aereo, come l'impresa comune per la ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR), le iniziative tecnologiche congiunte "Clean Sky" e qualsiasi iniziativa atta a consentire l'ampia diffusione del GNSS per la navigazione satellitare e capacità in termini di interoperabilità in tutti gli Stati membri, in particolare i progetti che migliorano l'infrastruttura di navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo. I proventi delle aste possono anche essere utilizzati per finanziare i contributi al Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili, nonché misure finalizzate a combattere la deforestazione. Gli Stati membri che utilizzano tali proventi per cofinanziare la ricerca e l'innovazione rivolgono particolare attenzione ai programmi o alle iniziative nell'ambito del nono programma quadro di ricerca ("9° PQ"). La trasparenza sull'uso dei proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote ai sensi della presente direttiva è essenziale ai fini del rispetto degli impegni dell'Unione.

Gli Stati membri informano la Commissione delle iniziative intraprese a norma del primo comma del presente paragrafo.»

4) all'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Per il periodo fino al 31 dicembre 2020, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno, il gestore di ciascun impianto restituisca un numero di quote di emissioni, diverse dalle quote rilasciate a norma del capo II, pari alle emissioni totali di tale impianto nel corso dell'anno civile precedente, come verificato a norma dell'articolo 15, e che tali quote siano successivamente cancellate. Per il periodo a decorrere dal 1° gennaio 2021, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno, il gestore di ciascun impianto restituisca un numero di quote di emissioni pari alle emissioni totali di tale impianto nel corso dell'anno civile precedente, come verificato a norma dell'articolo 15, e che tali quote siano successivamente cancellate, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 *ter*.»

5) all'articolo 12, prima del paragrafo 3 *bis* è aggiunto il paragrafo seguente:

«3 *bis*. Se del caso e per il periodo necessario, al fine di tutelare l'integrità ambientale dell'EU ETS, agli operatori aerei e altri operatori che partecipano all'EU ETS è fatto divieto di utilizzare quote di emissioni rilasciate da uno Stato membro per i cui operatori aerei e altri operatori sussistano obblighi estinti. L'atto giuridico cui fa riferimento l'articolo 19 include le misure necessarie nei casi di cui al presente paragrafo.»

6) l'articolo 28 *bis* è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Deroghe applicabili in vista dell'attuazione della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato»;

b) il paragrafo 1 è così modificato:

i) le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) tutte le emissioni prodotte dai voli da o per gli aerodromi situati in paesi non appartenenti al SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2023, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 *ter*;

b) tutte le emissioni prodotte dai voli tra un aerodromo situato in una delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e un aerodromo situato in un'altra regione del SEE in ogni anno civile dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2023, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 *ter*.»;

ii) la lettera c) è soppressa;

c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In deroga agli articoli 3 *sexies* e 3 *septies*, agli operatori aerei che beneficiano delle deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo è assegnato, ogni anno, a titolo gratuito, un numero di quote ridotte in proporzione alla riduzione dell'obbligo di restituzione di cui alle lettere suddette.

In deroga all'articolo 3 *septies*, paragrafo 8, le quote di emissioni che non provengono dalla riserva speciale sono cancellate.

A decorrere dal 1° gennaio 2021, il numero di quote assegnate agli operatori aerei è soggetto all'applicazione del fattore di riduzione lineare di cui all'articolo 9, fatto salvo il riesame di cui all'articolo 28 *ter*.

Per quanto concerne l'attività per il periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2023, gli Stati membri pubblicano, prima del 1° settembre 2018, il numero di quote del trasporto aereo assegnate a ciascun operatore aereo.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. In deroga all'articolo 3 *quinqies*, paragrafo 3, il numero di quote che ogni Stato membro deve mettere all'asta per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2023 è ridotto in modo da corrispondere alla quantità di quote di emissioni a esso attribuita per il trasporto aereo dai voli ai quali non si applicano le deroghe di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo.»;

e) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. 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 di CO₂ o quando un operatore aereo registra un numero totale di emissioni annue inferiore a 3 000 tonnellate di CO₂ prodotte da voli diversi da quelli di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), del presente articolo, le sue emissioni sono considerate emissioni verificate se sono determinate utilizzando lo strumento per emettitori di entità ridotta approvato ai sensi del regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione (*) e alimentato da Eurocontrol con i dati provenienti dal proprio dispositivo di supporto all'ETS. Gli Stati membri possono mettere in atto procedure semplificate per gli operatori aerei non commerciali, purché tali procedure forniscano una precisione non inferiore a quella assicurata dallo strumento per emettitori di entità ridotta.

(*) Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 luglio 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte (GU L 175 del 10.7.2010, pag. 25).»;

f) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il paragrafo 1 del presente articolo si applica ai paesi con i quali è stato raggiunto un accordo ai sensi dell'articolo 25 o 25 *bis*, solo conformemente ai termini di tale accordo.»;

g) il paragrafo 8 è soppresso;

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 28 *ter*

Relazioni e riesame della Commissione sull'attuazione della misura mondiale dell'ICAO basata sul mercato

1. Prima del 1° gennaio 2019 e successivamente a intervalli regolari, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti nei negoziati in sede di ICAO al fine di attuare la misura

mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni dal 2021, con particolare riferimento: i) agli strumenti pertinenti dell'ICAO, compresi gli standard e le pratiche raccomandate; ii) alle raccomandazioni approvate dal Consiglio dell'ICAO pertinenti ai fini della misura mondiale basata sul mercato; iii) alla creazione di un registro globale; iv) alle misure nazionali adottate dai paesi terzi al fine di attuare la misura mondiale basata sul mercato che deve essere applicata alle emissioni a decorrere dal 2021; v) alle implicazioni delle riserve dei paesi terzi; e vi) ad altri pertinenti sviluppi internazionali e strumenti applicabili.

In linea con il bilancio mondiale dell'UNFCCC, la Commissione riferisce altresì in merito agli sforzi compiuti per conseguire l'obiettivo indicativo a lungo termine del settore del trasporto aereo di dimezzare, entro il 2050, le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto aereo rispetto ai livelli del 2005.

2. Entro 12 mesi dall'adozione degli strumenti pertinenti da parte dell'ICAO e prima che la misura mondiale basata sul mercato divenga operativa, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta le modalità di recepimento di tali strumenti nel diritto dell'Unione mediante revisione della presente direttiva. In tale relazione, la Commissione prende inoltre in esame le norme applicabili relative ai voli all'interno del SEE, se opportuno. Essa esamina inoltre l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva della misura mondiale basata sul mercato, compresa la sua ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, il livello di partecipazione, la sua applicabilità, la trasparenza, le sanzioni in caso di non conformità, i processi di partecipazione pubblica, la qualità dei crediti di compensazione, il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni, i registri, la rendicontabilità nonché le norme relative all'uso dei biocarburanti. Inoltre, la relazione esamina se le disposizioni adottate a norma dell'articolo 28 *quater*, paragrafo 2, debbano essere oggetto di revisione.

3. La Commissione correda la relazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, se del caso, di una proposta indirizzata al Parlamento europeo e al Consiglio per la modifica, la soppressione, la proroga o la sostituzione delle deroghe di cui all'articolo 28 *bis*, che sia coerente con l'impegno dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 in tutti i settori economici, allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione per il clima dell'Unione.

Articolo 28 quater

Disposizioni in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica ai fini della misura mondiale basata sul mercato

1. La Commissione adotta disposizioni finalizzate al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica appropriati delle emissioni, allo scopo di attuare la misura mondiale basata sul mercato dell'ICAO su tutte le rotte contemplate da tale misura. Tali disposizioni si basano sugli strumenti pertinenti adottati in sede ICAO, evitano qualsiasi distorsione della concorrenza, sono coerenti con i principi sanciti dal regolamento di cui all'articolo 14, paragrafo 1, e assicurano che le relazioni sulle emissioni presentate siano verificate secondo i principi e i criteri di verifica di cui all'articolo 15.

2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono adottate secondo la procedura di cui agli articoli 14 e 15.»

8) all'articolo 30 è aggiunto il paragrafo seguente:

«5. Prima del 1° gennaio 2020 la Commissione presenta un'analisi aggiornata degli effetti del trasporto aereo non connessi alle emissioni di CO₂, corredata, se del caso, di una proposta sui modi migliori per affrontare tali effetti.»

9) alla lettera k) dell'allegato I, l'anno «2020» è sostituito dall'anno «2030».

Articolo 2

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 13 dicembre 2017

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

M. MAASIKAS
