

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

C 122 E

51° anno

Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni e informazioni

20 maggio 2008

| <u>Numero d'informazione</u> | <u>Sommario</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <u>Pagina</u> |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| III                          | <i>Atti preparatori</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |
|                              | CONSIGLIO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |
| 2008/C 122 E/01              | Posizione comune (CE) n. 11/2008, del 28 febbraio 2008, definita dal Consiglio deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a determinati aspetti della mediazione in materia civile e commerciale .....                                                                                             | 1             |
| 2008/C 122 E/02              | Posizione comune (CE) n. 12/2008, del 3 marzo 2008, definita dal Consiglio deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) <sup>(1)</sup> .....                               | 10            |
| 2008/C 122 E/03              | Posizione comune (CE) n. 13/2008, del 18 aprile 2008, definita dal Consiglio deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una 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 emissioni dei gas a effetto serra ..... | 19            |

IT

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## III

(Atti preparatori)

## CONSIGLIO

## POSIZIONE COMUNE (CE) N. 11/2008

definita dal Consiglio il 28 febbraio 2008

in vista dell'adozione della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...,  
relativa a determinati aspetti della mediazione in materia civile e commerciale

(2008/C 122 E/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE  
EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare  
l'articolo 61, lettera c), e l'articolo 67, paragrafo 5, secondo  
trattino,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del  
trattato <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La Comunità si è prefissa l'obiettivo di mantenere e sviluppare uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia nel quale sia garantita la libera circolazione delle persone. A tal fine, la Comunità deve adottare, tra l'altro, le misure nel settore della cooperazione giudiziaria in materia civile necessarie al corretto funzionamento del mercato interno.
- (2) Il principio dell'accesso alla giustizia è fondamentale e, al fine di agevolare un miglior accesso alla giustizia, il Consiglio europeo nella riunione di Tampere del 15 e 16 ottobre 1999 ha invitato gli Stati membri ad istituire procedure extragiudiziali e alternative.
- (3) Nel maggio 2000 il Consiglio ha adottato conclusioni sui metodi alternativi di risoluzione delle controversie in materia civile e commerciale, sancendo che l'istituzione di principi fondamentali in questo settore è un passo

essenziale verso l'appropriato sviluppo e l'operatività dei procedimenti stragiudiziali per la composizione delle controversie in materia civile e commerciale così come per semplificare e migliorare l'accesso alla giustizia.

- (4) Nell'aprile del 2002 la Commissione ha presentato un Libro verde relativo ai modi alternativi di risoluzione delle controversie in materia civile e commerciale, prendendo in esame la situazione attuale circa i metodi alternativi di risoluzione delle controversie nell'Unione europea e intraprendendo consultazioni ad ampio raggio con gli Stati membri e le parti interessate sulle possibili misure per promuovere l'utilizzo della mediazione.

- (5) L'obiettivo di garantire un migliore accesso alla giustizia, come parte della politica dell'Unione europea di istituire uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia, dovrebbe comprendere l'accesso ai metodi giudiziali ed extragiudiziali di risoluzione delle controversie. La presente direttiva dovrebbe contribuire al corretto funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto concerne la disponibilità dei servizi di mediazione.

- (6) La mediazione può fornire una risoluzione extragiudiziale conveniente e rapida delle controversie in materia civile e commerciale attraverso procedure concepite in base alle esigenze delle parti. Gli accordi risultanti dalla mediazione hanno maggiori probabilità di essere rispettati volontariamente e preservano più facilmente una relazione amichevole e sostenibile tra le parti. Tali benefici diventano anche più evidenti nelle situazioni che mostrano elementi di portata transfrontaliera.

- (7) Al fine di promuovere ulteriormente l'utilizzo della mediazione e per garantire che le parti che vi ricorrono possano fare affidamento su un contesto giuridico certo è necessario introdurre un quadro normativo che affronti, in particolare, gli elementi chiave della procedura civile.

<sup>(1)</sup> GU C 286 del 17.11.2005, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Parere del Parlamento europeo, del 29 marzo 2007 (GU C 27 E, del 31.1.2008, pag. 129), posizione comune del Consiglio, del 28 febbraio 2008, e posizione comune del Parlamento europeo, del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (8) Le disposizioni della presente direttiva dovrebbero applicarsi soltanto alla mediazione nelle controversie transfrontaliere, ma nulla dovrebbe vietare agli Stati membri di applicare tali disposizioni anche ai procedimenti di mediazione interni.
- (9) La presente direttiva non dovrebbe minimamente impedire l'utilizzazione di tecnologie moderne di comunicazione nei procedimenti di mediazione.
- (10) La presente direttiva dovrebbe applicarsi ai procedimenti in cui due o più parti di una controversia transfrontaliera tentino esse stesse di raggiungere volontariamente una composizione amichevole della loro controversia con l'assistenza di un mediatore. Esso dovrebbe applicarsi in materia civile e commerciale, ma non ai diritti e agli obblighi su cui le parti non hanno la facoltà di decidere da sole in base alla pertinente legge applicabile. Tali diritti e obblighi sono particolarmente frequenti in materia di diritto di famiglia e del lavoro.
- (11) La presente direttiva non dovrebbe applicarsi alle trattative precontrattuali o ai procedimenti di natura arbitrale quali talune forme di conciliazione dinanzi ad un organo giurisdizionale, i reclami dei consumatori, l'arbitrato e la valutazione di periti o i procedimenti gestiti da persone od organismi che emettono una raccomandazione formale, sia essa legalmente vincolante o meno, per la risoluzione della controversia.
- (12) La presente direttiva dovrebbe applicarsi ai casi in cui un organo giurisdizionale deferisce le parti a una mediazione o in cui il diritto nazionale prescrive la mediazione. La presente direttiva dovrebbe inoltre applicarsi, per quanto un giudice possa agire come mediatore ai sensi della legislazione nazionale, alla mediazione condotta da un giudice che non sia responsabile di un procedimento giudiziario relativo alla questione o alle questioni oggetto della controversia. Tuttavia, la presente direttiva non dovrebbe estendersi ai tentativi dell'organo giurisdizionale o del giudice chiamato a risolvere la controversia nel contesto del procedimento giudiziario concernente tale controversia, ovvero ai casi in cui l'organo giurisdizionale o il giudice adito richiedano l'assistenza o la consulenza di una persona competente.
- (13) La mediazione di cui alla presente direttiva dovrebbe essere un procedimento di volontaria giurisdizione nel senso che le parti gestiscono esse stesse il procedimento e possono organizzarlo come desiderano e porvi fine in qualsiasi momento. Tuttavia, in virtù del diritto nazionale, l'organo giurisdizionale dovrebbe avere la possibilità di fissare un termine al processo di mediazione. Inoltre, l'organo giurisdizionale dovrebbe, se del caso, poter richiamare l'attenzione delle parti sulla possibilità di mediazione.
- (14) La presente direttiva dovrebbe inoltre fare salva la legislazione nazionale che rende il ricorso alla mediazione obbligatorio oppure soggetto ad incentivi o sanzioni purché tale legislazione non impedisca alle parti di esercitare il loro diritto di accesso al sistema giudiziario. Del pari, la presente direttiva non dovrebbe pregiudicare gli attuali sistemi di mediazione autoregolatori nella misura in cui essi trattano aspetti non coperti dalla presente direttiva.
- (15) Ai fini della certezza del diritto, la presente direttiva dovrebbe indicare la data pertinente per determinare se una controversia che le parti tentano di risolvere con la mediazione sia una controversia transfrontaliera o meno. In mancanza di un accordo scritto, si dovrebbe ritenere che le parti concordano di ricorrere alla mediazione nel momento in cui intraprendono un'azione specifica per avviare il procedimento di mediazione.
- (16) Al fine di garantire la fiducia reciproca necessaria in relazione alla riservatezza, all'effetto sui termini di decadenza e prescrizione nonché al riconoscimento e all'esecuzione degli accordi risultanti dalla mediazione, gli Stati membri dovrebbero incoraggiare, in qualsiasi modo essi ritengano appropriato, la formazione dei mediatori e l'introduzione di efficaci meccanismi di controllo della qualità in merito alla fornitura dei servizi di mediazione.
- (17) Gli Stati membri dovrebbero definire tali meccanismi, che possono includere il ricorso a soluzioni basate sul mercato, e non dovrebbero essere tenuti a fornire alcun finanziamento al riguardo. I meccanismi dovrebbero essere volti a preservare la flessibilità del procedimento di mediazione e l'autonomia delle parti e a garantire che la mediazione sia condotta in un modo efficace, imparziale e competente. I mediatori dovrebbero essere a conoscenza dell'esistenza del codice europeo di condotta dei mediatori, che dovrebbe anche essere disponibile su Internet per il pubblico.
- (18) Nell'ambito della protezione dei consumatori, la Commissione ha adottato una raccomandazione <sup>(1)</sup> che stabilisce i criteri minimi di qualità che gli organi extragiudiziali che partecipano alla risoluzione consensuale delle controversie in materia di consumo dovrebbero offrire agli utenti. Qualunque mediatore o organizzazione che rientri nell'ambito di applicazione di tale raccomandazione dovrebbe essere incoraggiato a rispettare i principi in essa contenuti. Allo scopo di agevolare la diffusione delle informazioni relative a tali organi, la Commissione dovrebbe predisporre una banca dati di modelli extragiudiziali di composizione delle controversie che secondo gli Stati membri rispettano i principi di tale raccomandazione.
- (19) La mediazione non dovrebbe essere ritenuta un'alternativa peggiore al procedimento giudiziario nel senso che il rispetto degli accordi derivanti dalla mediazione dipenda dalla buona volontà delle parti. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che le parti di un accordo scritto risultante dalla mediazione possano chiedere che il contenuto dell'accordo sia reso esecutivo. Dovrebbe essere
- <sup>(1)</sup> Raccomandazione della Commissione 2001/310/CE, del 4 aprile 2001, sui principi applicabili agli organi extragiudiziali che partecipano alla risoluzione consensuale delle controversie in materia di consumo (GU L 109 del 19.4.2001, pag. 56).

consentito a uno Stato membro di rifiutare di rendere esecutivo un accordo soltanto se il contenuto è in contrasto con il diritto del suddetto Stato membro, compreso il diritto internazionale privato, o se tale diritto non prevede la possibilità di rendere esecutivo il contenuto dell'accordo in questione. Ciò potrebbe verificarsi qualora l'obbligo contemplato nell'accordo non possa per sua natura essere reso esecutivo.

- (20) Il contenuto di un accordo risultante dalla mediazione reso esecutivo in uno Stato membro dovrebbe essere riconosciuto e dichiarato esecutivo negli altri Stati membri in conformità della normativa comunitaria o nazionale applicabile, ad esempio, in base al regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale <sup>(1)</sup>, o al regolamento (CE) n. 2201/2003 del Consiglio, del 27 novembre 2003, relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale <sup>(2)</sup>.
- (21) Il regolamento (CE) n. 2201/2003 prevede specificamente che, per essere esecutivi in un altro Stato membro, gli accordi fra le parti debbano essere esecutivi nello Stato membro in cui sono stati conclusi. Conseguentemente, se il contenuto di un accordo risultante dalla mediazione in materia di diritto di famiglia non è esecutivo nello Stato membro in cui l'accordo è stato concluso e in cui se ne chiede l'esecuzione, la presente direttiva non dovrebbe incoraggiare le parti ad aggirare la legge di tale Stato membro rendendo l'accordo in questione esecutivo in un altro Stato membro.
- (22) La presente direttiva non dovrebbe incidere sulle norme vigenti negli Stati membri in materia di esecuzione di accordi risultanti da una mediazione.
- (23) La riservatezza nei procedimenti di mediazione è importante e quindi la presente direttiva dovrebbe prevedere un grado minimo di compatibilità delle norme di procedura civile relative alla maniera di proteggere la riservatezza della mediazione in un successivo procedimento giudiziario o di arbitrato in materia civile e commerciale.
- (24) Per incoraggiare le parti a ricorrere alla mediazione, gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché le loro norme relative ai termini di prescrizione o decadenza non impediscano alle parti di adire un organo giurisdizionale o di ricorrere all'arbitrato in caso di infruttuoso tentativo di mediazione. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che ciò si verifichi anche se la presente direttiva non armonizza le norme nazionali relative ai termini di prescrizione e decadenza. Le disposizioni relative ai termini di prescrizione o decadenza negli accordi internazionali resi esecutivi negli Stati membri, ad esempio nella

normativa in materia di trasporto, dovrebbero essere fatte salve dalla presente direttiva.

- (25) Gli Stati membri dovrebbero incoraggiare la divulgazione al pubblico di informazioni su come contattare mediatori e organizzazioni che forniscono servizi di mediazione. Dovrebbero inoltre incoraggiare i professionisti del diritto a informare i loro clienti delle possibilità di mediazione.
- (26) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(3)</sup> gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (27) La presente direttiva cerca di promuovere i diritti fondamentali e tiene conto dei principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (28) Poiché l'obiettivo della presente direttiva non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'intervento, essere realizzato 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 è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (29) A norma dell'articolo 3 del protocollo sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, il Regno Unito e l'Irlanda hanno notificato l'intenzione di partecipare all'adozione e all'applicazione della presente direttiva.
- (30) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente direttiva e non è vincolata da essa, né è soggetta alla sua applicazione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Obiettivo e ambito di applicazione

1. La presente direttiva ha l'obiettivo di facilitare l'accesso alla risoluzione alternativa delle controversie e di promuovere la composizione amichevole delle medesime incoraggiando il ricorso alla mediazione e garantendo un'equilibrata relazione tra mediazione e procedimento giudiziario.

<sup>(1)</sup> GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

<sup>(2)</sup> GU L 338 del 23.12.2003, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 2116/2004 (GU L 367 del 14.12.2004, pag. 1).

<sup>(3)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

2. La presente direttiva si applica, nelle controversie transfrontaliere, in materia civile e commerciale tranne per i diritti e gli obblighi non riconosciuti alle parti dalla pertinente legge applicabile. Essa non si estende, in particolare, alla materia fiscale, doganale e amministrativa né alla responsabilità dello Stato per atti o omissioni nell'esercizio di pubblici poteri (*acta iure imperii*).

3. Nella presente direttiva per «Stato membro» si intendono gli Stati membri ad eccezione della Danimarca.

## Articolo 2

### Controversie transfrontaliere

1. Ai fini della presente direttiva per controversia transfrontaliera si intende una controversia in cui almeno una delle parti è domiciliata o risiede abitualmente in uno Stato membro diverso da quello di qualsiasi altra parte alla data in cui:

- a) le parti concordano di ricorrere alla mediazione dopo il sorgere della controversia;
- b) il ricorso alla mediazione è ordinato da un organo giurisdizionale;
- c) l'obbligo di ricorrere alla mediazione sorge a norma del diritto nazionale; o
- d) ai fini dell'articolo 5, un invito è rivolto alle parti.

2. In deroga al paragrafo 1, ai fini degli articoli 7 e 8 per controversia transfrontaliera si intende altresì una controversia in cui un procedimento giudiziario o di arbitrato risultanti da una mediazione tra le parti sono avviati in uno Stato membro diverso da quello in cui le parti erano domiciliate o risiedevano abitualmente alla data di cui al paragrafo 1, lettere a), b) o c).

3. Ai fini dei paragrafi 1 e 2, il domicilio è stabilito in conformità degli articoli 59 e 60 del regolamento (CE) n. 44/2001.

## Articolo 3

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- a) Per «mediazione» si intende un procedimento strutturato, indipendentemente dalla denominazione, dove due o più parti di una controversia tentano esse stesse, su base volontaria, di raggiungere un accordo sulla risoluzione della medesima con l'assistenza di un mediatore. Tale procedimento può essere avviato dalle parti, suggerito od ordinato da un organo giurisdizionale o prescritto dal diritto di uno Stato membro.

Esso include la mediazione condotta da un giudice che non è responsabile di alcun procedimento giudiziario concernente la controversia in questione. Esso esclude i tentativi messi in

atto dall'organo giurisdizionale o dal giudice aditi al fine di giungere ad una composizione della controversia in questione nell'ambito del procedimento giudiziario oggetto della medesima.

- b) Per «mediatore» si intende qualunque terzo cui è chiesto di condurre la mediazione in modo efficace, imparziale e competente, indipendentemente dalla denominazione o dalla professione di questo terzo nello Stato membro interessato e dalle modalità con cui è stato nominato o invitato a condurre la mediazione.

## Articolo 4

### Qualità della mediazione

1. Gli Stati membri incoraggiano in qualsiasi modo da essi ritenuto appropriato l'elaborazione di codici volontari di condotta da parte dei mediatori e delle organizzazioni che forniscono servizi di mediazione nonché l'ottemperanza ai medesimi, così come qualunque altro efficace meccanismo di controllo della qualità riguardante la fornitura di servizi di mediazione.

2. Gli Stati membri incoraggiano la formazione iniziale e successiva dei mediatori allo scopo di garantire che la mediazione sia gestita in maniera efficace, imparziale e competente in relazione alle parti.

## Articolo 5

### Ricorso alla mediazione

1. L'organo giurisdizionale investito di una causa può, se lo ritiene appropriato e tenuto conto di tutte le circostanze del caso, invitare le parti a ricorrere alla mediazione allo scopo di dirimere la controversia. Può altresì invitare le parti a partecipare ad una sessione informativa sul ricorso alla mediazione se tali sessioni hanno luogo e sono facilmente accessibili.

2. La presente direttiva lascia impregiudicata la legislazione nazionale che rende il ricorso alla mediazione obbligatorio oppure soggetto a incentivi o sanzioni, sia prima che dopo l'inizio del procedimento giudiziario, purché tale legislazione non impedisca alle parti di esercitare il diritto di accesso al sistema giudiziario.

## Articolo 6

### Esecutività degli accordi risultanti dalla mediazione

1. Gli Stati membri assicurano che le parti, o una di esse con l'esplicito consenso delle altre, abbiano la possibilità di chiedere che il contenuto di un accordo scritto risultante da una mediazione sia reso esecutivo. Il contenuto di tale accordo è reso esecutivo salvo se, nel caso in questione, il contenuto dell'accordo è contrario alla legge dello Stato membro in cui viene presentata la richiesta o se la legge di detto Stato membro non ne prevede l'esecutività.

2. Il contenuto dell'accordo può essere reso esecutivo in una sentenza, in una decisione o in un atto autentico da un organo giurisdizionale o da un'altra autorità competente in conformità del diritto dello Stato membro in cui è presentata la richiesta.

3. Gli Stati membri indicano alla Commissione gli organi giurisdizionali o le altre autorità competenti a ricevere le richieste conformemente ai paragrafi 1 e 2.

4. Nessuna disposizione del presente articolo pregiudica le norme applicabili al riconoscimento e all'esecuzione in un altro Stato membro di un accordo reso esecutivo in conformità del paragrafo 1.

#### Articolo 7

##### **Riservatezza della mediazione**

1. Poiché la mediazione deve avere luogo in modo da rispettare la riservatezza, gli Stati membri garantiscono che, a meno che le parti non decidano diversamente, né i mediatori né i soggetti coinvolti nell'amministrazione del procedimento di mediazione siano obbligati a testimoniare nel procedimento giudiziario o di arbitrato in materia civile e commerciale riguardo alle informazioni risultanti da un procedimento di mediazione o connesse con lo stesso, tranne nei casi in cui:

- a) ciò sia necessario per superiori considerazioni di ordine pubblico dello Stato membro interessato, in particolare sia necessario per assicurare la protezione degli interessi superiori dei minori o per scongiurare un danno all'integrità fisica o psicologica di una persona; oppure
- b) la comunicazione del contenuto dell'accordo risultante dalla mediazione sia necessaria ai fini dell'applicazione o dell'esecuzione di tale accordo.

2. Il paragrafo 1 non impedisce in alcun modo agli Stati membri di adottare misure più restrittive per tutelare la riservatezza della mediazione.

#### Articolo 8

##### **Effetto della mediazione sui termini di prescrizione e decadenza**

1. Gli Stati membri provvedono affinché alle parti che scelgono la mediazione nel tentativo di dirimere una controversia non sia successivamente impedito di avviare un procedimento giudiziario o di arbitrato in relazione a tale controversia per il fatto che durante il procedimento di mediazione siano scaduti i termini di prescrizione o decadenza.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicate le disposizioni relative ai termini di prescrizione o decadenza previste dagli accordi internazionali di cui gli Stati membri sono parte.

#### Articolo 9

##### **Informazioni al pubblico**

Gli Stati membri incoraggiano, in qualsiasi modo ritengano appropriato, la divulgazione al pubblico, in particolare via Internet, di informazioni sulle modalità per contattare i mediatori e le organizzazioni che forniscono servizi di mediazione.

#### Articolo 10

##### **Informazioni sugli organi giurisdizionali e sulle autorità competenti**

La Commissione mette a disposizione del pubblico, tramite qualsiasi mezzo appropriato, le informazioni sugli organi giurisdizionali o sulle autorità competenti comunicate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3.

#### Articolo 11

##### **Revisione**

Entro il ... (\*) la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo una relazione sull'attuazione della presente direttiva. La relazione esamina lo sviluppo della mediazione nell'Unione europea e l'impatto della presente direttiva negli Stati membri. Se del caso, la relazione è corredata di proposte di modifica della presente direttiva.

#### Articolo 12

##### **Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ... (\*\*), fatta eccezione per l'articolo 10, per il quale tale data è fissata al più tardi al ... (\*\*\*). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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.

(\*) 8 anni dall'adozione della presente direttiva.

(\*\*) 3 anni dall'adozione della presente direttiva.

(\*\*\*) 30 mesi dall'adozione della presente direttiva.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 14*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

*Articolo 13*

Fatto a ...

**Entrata in vigore**

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

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

...

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

...

---

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

1. Il 22 ottobre 2004, la Commissione ha presentato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a determinati aspetti della mediazione in materia civile e commerciale.
2. Nella sessione del 1° e 2 dicembre 2005, il Consiglio «Giustizia e affari interni» ha preso atto dell'intesa comune emersa in sede di Comitato per le questioni di diritto civile (ADR) <sup>(1)</sup>.
3. Il 29 marzo 2007, il Parlamento europeo ha adottato il parere in prima lettura sulla proposta <sup>(2)</sup>.
4. Il 13 aprile 2007, il Comitato per le questioni di diritto civile (ADR) ha esaminato gli emendamenti del Parlamento europeo. Sulla base di tale esame, è stata elaborata una versione consolidata della proposta, che è stata successivamente discussa in svariate riunioni e riformulata in vari punti.
5. Il 3 ottobre 2007, il Coreper ha approvato il testo di compromesso <sup>(3)</sup> risultante dalle discussioni del comitato quale punto di partenza dei negoziati con il Parlamento europeo, al fine di pervenire ad un accordo in seconda lettura.
6. Nel corso dei successivi contatti con il Parlamento europeo sono stati convenuti alcuni emendamenti al testo di compromesso. Nella sessione dell'8 e 9 novembre 2007, il Consiglio «Giustizia e affari interni» è pervenuto ad un accordo politico su questo nuovo testo <sup>(4)</sup>. In tale occasione, il Parlamento europeo ha confermato di poter accettare il testo.
7. Il 28 febbraio 2008, il Consiglio ha adottato la posizione comune all'unanimità.

### II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

8. La posizione comune del Consiglio corrisponde al testo dell'accordo politico del novembre 2007, che teneva conto dell'esito dei negoziati tra il Consiglio, la Commissione e il Parlamento europeo a seguito dell'adozione del parere in prima lettura del Parlamento europeo.

#### A. Emendamenti da 1 a 11 relativi ai considerando

9. Il Consiglio ha ripreso, per quanto possibile, la sostanza degli emendamenti da 1 a 11, ma molti emendamenti sono stati riformulati e inseriti in un ordine diverso per tenere conto della formulazione e struttura definitive del progetto di direttiva.
10. Il Consiglio non ha accolto l'emendamento 2, ma ha mantenuto nel considerando 18 il riferimento alla raccomandazione della Commissione menzionata nell'emendamento. L'emendamento 4 è rispecchiato nel considerando 8, ma in forma più succinta. L'ultima frase dell'emendamento 6 non è stata accolta, in quanto il Consiglio ha mantenuto il testo dell'articolo 7 bis figurante nell'intesa comune del dicembre 2005 (articolo 8 della posizione comune). L'emendamento 10 è stato incorporato nella sostanza nel considerando 17, ma i riferimenti specifici alle raccomandazioni della Commissione, come pure il riferimento alla pubblicazione del codice europeo di condotta dei mediatori, sono stati tralasciati.
11. Il Consiglio ha inserito alcuni nuovi considerando per precisare taluni aspetti del progetto di direttiva. Il Consiglio ha voluto riconoscere che il ricorso alle moderne tecnologie della comunicazione è destinato a divenire sempre più frequente nel procedimento di mediazione e ha pertanto inserito il considerando 9 che tratta di tale aspetto. Il Consiglio ha altresì voluto chiarire che il progetto di direttiva non stabilisce norme in materia di esecuzione e che la direttiva lascia pertanto impregiudicata la relativa normativa in vigore negli Stati membri (considerando 22). Infine, per rispettare l'accordo interistituzionale «Legiferare meglio», il Consiglio ha inserito il considerando 26 che incoraggia gli Stati membri a redigere tavole di concordanza in occasione dell'attuazione della direttiva.

<sup>(1)</sup> 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

<sup>(2)</sup> 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

<sup>(3)</sup> 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

<sup>(4)</sup> 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.



**B. Emendamenti da 12 a 34 relativi agli articoli**

12. Il Consiglio ha accolto gli emendamenti 12, 13 e 14 relativi all'articolo 1, che rispecchiano in ampia misura il testo dell'intesa comune del dicembre 2005. La proposta di soppressione parziale della prima frase del paragrafo 2 non è stata tuttavia accolta; l'eccezione è stata però formulata diversamente, per cui il testo della posizione comune recita ora così: «tranne per i diritti e gli obblighi non riconosciuti alle parti dalla pertinente legge applicabile». Inoltre, nel considerando 10 è stata inserita una precisazione relativa a tale disposizione.
13. Il Consiglio ha incorporato la sostanza dell'emendamento 15 riguardante un nuovo articolo sulla natura transfrontaliera della direttiva, riformulando tuttavia in certa misura la disposizione. Ha inoltre inserito un nuovo considerando (considerando 15) per precisare il paragrafo 1.
14. Gli emendamenti 16 e 17 sono rispecchiati nel testo dell'attuale articolo 3. Il Consiglio ha accettato di citare esplicitamente nel testo il carattere volontario del procedimento di mediazione, sottolineando tale punto anche nel considerando 13. Non ha pertanto ritenuto necessario inserire un nuovo paragrafo su tale aspetto, così come proponeva il Parlamento europeo nell'emendamento 21. Quanto alla lettera b) dell'attuale articolo 3, il Consiglio ha deciso di mantenere il testo dell'intesa comune del dicembre 2005, ritenendolo sufficientemente chiaro riguardo alle condizioni che il mediatore deve rispettare nel condurre una mediazione.
15. Il Consiglio ha incorporato l'emendamento 18 nell'articolo 4 della posizione comune, ad accezione del paragrafo 3 proposto, che non ha potuto accogliere.
16. Gli emendamenti 19 e 20, relativi all'articolo 3 (articolo 5 della posizione comune) e corrispondenti al testo dell'intesa comune del dicembre 2005, sono stati integralmente accolti. Lo stesso dicasi per gli emendamenti 22 e 27, relativi alla soppressione di disposizioni.
17. Il Consiglio ha accolto gli emendamenti da 23 a 26 relativi all'articolo 5 (articolo 6 della posizione comune), con una lieve riformulazione del paragrafo 1 per rendere il testo più chiaro.
18. Quanto all'emendamento 28, il Consiglio ha accolto la parte sostanziale che è rispecchiata nel testo dell'articolo 7 della posizione comune. Il Consiglio ha tuttavia deciso di mantenere la disposizione così come formulata nell'intesa comune del dicembre 2005. Il Consiglio non ha, quindi, potuto accettare che anche le parti coinvolte in una mediazione non possano divulgare informazioni relative al procedimento di mediazione e che il divieto di divulgazione si applichi anche a terzi. Mantenendo il testo dell'intesa comune, il Consiglio ha altresì deciso di non imporre agli Stati membri l'obbligo di garantire che i soggetti coinvolti in un procedimento di mediazione non abbiano neppure il diritto di testimoniare.
19. Il Consiglio non ha potuto accogliere l'emendamento 29 che, a suo avviso, contiene disposizioni troppo particolareggiate per una direttiva. Ha quindi mantenuto nell'articolo 8 della posizione comune il testo dell'intesa comune del dicembre 2005. Tuttavia, per sottolineare l'importanza di tale disposizione e andare incontro alle preoccupazioni del Parlamento europeo, il Consiglio ha inserito un nuovo considerando (considerando 24) il quale ben chiarisce che la disposizione impone agli Stati membri il conseguimento di risultati. Il Consiglio ha accolto l'emendamento 30, riguardante il paragrafo 2 dello stesso articolo, ma ha tralasciato nel testo definitivo l'ultima parte della disposizione, giudicandola superflua.
20. Il Consiglio ha accolto l'emendamento 31 che è rispecchiato nel nuovo articolo 9 della posizione comune e nel corrispondente considerando (considerando 25).
21. Il Consiglio ha respinto l'emendamento 32 a motivo dell'impossibilità di pubblicare nella Gazzetta ufficiale il codice europeo di condotta dei mediatori, che non è un testo ufficialmente adottato. Tuttavia, come indicato al punto 10, il Consiglio ha inserito un riferimento al codice di condotta nel considerando 17.

22. Il Consiglio ha accolto nella sostanza l'emendamento 33, contenente una clausola di revisione, e tale disposizione figura ora nell'articolo 11 della posizione comune, sia pure con una formulazione diversa. Il Consiglio non ha potuto accogliere l'ultima parte della clausola di revisione proposta, concernente l'armonizzazione dei termini di decadenza e di prescrizione, come non ha potuto accogliere l'emendamento 29, relativo all'articolo, sullo stesso argomento. Questa specifica disposizione è stata oggetto di negoziati con il Parlamento europeo e il testo attuale è stato pertanto già convenuto.
23. Il Consiglio non ha potuto accogliere l'emendamento 34 in quanto l'attuazione attraverso accordi volontari proposta sarebbe impossibile per motivi giuridici. Tuttavia, per precisare che i sistemi di mediazione autoregolatori possono essere mantenuti nella misura in cui riguardano aspetti non disciplinati dalla direttiva, si è inserita una frase in tal senso nel considerando 14. Quanto alle date proposte nell'emendamento 34 per conformarsi alla direttiva, il Consiglio ne ha stabilite diverse. Gli Stati membri disporranno ormai di 36 mesi a decorrere dall'adozione per conformarsi alla direttiva, ma dovranno trasmettere alla Commissione le informazioni sugli organi giurisdizionali o le autorità competenti entro 30 mesi.

### III. CONCLUSIONE

24. Il Consiglio considera la posizione comune un testo ben equilibrato, che riflette fedelmente l'accordo raggiunto con il Parlamento europeo nei negoziati dell'ottobre 2007.
-

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 12/2008****definita dal Consiglio il 3 marzo 2008****in vista dell'adozione della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 122 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di portare avanti gli sforzi per creare un mercato unico dei servizi di trasporto ferroviario, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2004/49/CE <sup>(3)</sup> che istituisce un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie.
- (2) Inizialmente le procedure di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari erano disciplinate dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità <sup>(4)</sup> e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale <sup>(5)</sup> per le parti nuove o adattate del sistema ferroviario comunitario e nella direttiva 2004/49/CE per i veicoli già in servizio. Conformemente alle disposizioni sul miglioramento della legislazione e al fine di semplificare e attualizzare la normativa comunitaria, tutte le disposizioni relative alle autorizzazioni di messa in servizio di veicoli ferroviari dovrebbero essere incorporate in un unico atto legislativo. Pertanto, l'attuale

articolo 14 della direttiva 2004/49/CE dovrebbe essere abrogato e una nuova disposizione relativa all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli già in servizio dovrebbe essere inserita nella direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario <sup>(6)</sup>, in prosieguo denominata «direttiva sull'interoperabilità ferroviaria», che ha sostituito le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

- (3) Con l'entrata in vigore, il 1° luglio 2006, della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 1999 (COTIF) diventano applicabili nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli. Conformemente all'appendice CUV (norme uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli) della stessa i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro carri presso un'impresa ferroviaria. Il vecchio accordo, il Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), tra le imprese ferroviarie ha cessato di essere applicabile ed è stato in parte sostituito da un nuovo accordo privato volontario (Contratto generale di utilizzazione dei carri, GCU) tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri merci in virtù del quale questi ultimi sono responsabili della manutenzione dei propri carri. Per dare un seguito a tali cambiamenti e rendere più agevole l'applicazione della direttiva 2004/49/CE relativamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, bisognerebbe definire i concetti di «detentore» e «soggetto responsabile della manutenzione» e precisare i rapporti tra tali soggetti e le imprese ferroviarie.

- (4) La definizione di «detentore» dovrebbe essere il più possibile simile a quella utilizzata nella convenzione COTIF 1999. Vari sono i soggetti che possono essere identificati come detentori di un veicolo: il proprietario, un'impresa che svolge attività con un parco carri, un'impresa che noleggia veicoli ad un'impresa ferroviaria, un'impresa ferroviaria, o un gestore dell'infrastruttura che utilizza veicoli per la manutenzione della propria infrastruttura. I suddetti soggetti dispongono del veicolo ai fini del suo impiego come mezzo di trasporto da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura. Onde evitare qualsiasi dubbio, il detentore dovrebbe essere chiaramente identificato nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

<sup>(1)</sup> GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

<sup>(2)</sup> Parere del Parlamento europeo, del 29 novembre 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio, del 3 marzo 2008 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44). Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

<sup>(4)</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).

<sup>(5)</sup> GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione.

<sup>(6)</sup> GUL ...

- (5) Prima di mettere in servizio un veicolo o utilizzarlo sulla rete, il soggetto responsabile della sua manutenzione dovrebbe figurare nel RIN. Il detentore e il soggetto responsabile della manutenzione possono essere la stessa persona o organismo. Tuttavia, in casi eccezionali quali, ad esempio, i veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo, i veicoli rimorchiati per la messa in servizio in un altro punto della rete o per l'impiego in servizi di trasporto speciale, è impossibile o inadeguato identificare il soggetto responsabile della manutenzione. In tali casi eccezionali l'autorità di sicurezza nazionale competente dovrebbe essere autorizzata ad accettare sulla rete i veicoli di sua competenza senza che venga loro assegnato un soggetto responsabile della manutenzione.
- (6) Se il suddetto soggetto responsabile della manutenzione è un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il suo sistema di gestione della sicurezza include un sistema di manutenzione e nessuno dei due necessita di ulteriore certificazione. Se invece non si tratta né di un'impresa ferroviaria né di un gestore dell'infrastruttura, il soggetto responsabile della manutenzione può ottenere la certificazione con un sistema che sarà elaborato dall'Agenzia ferroviaria europea e adottato dalla Commissione. Il certificato rilasciato a tale soggetto garantirebbe che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi veicolo di cui esso è responsabile e dovrebbe essere valido in tutta la Comunità.
- (7) I requisiti in materia di manutenzione sono in corso di elaborazione nell'ambito della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, in particolare come parte delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) relative al materiale rotabile. A seguito dell'entrata in vigore della presente direttiva, è necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e i requisiti del soggetto responsabile della manutenzione in materia di certificazione, che dovranno essere adottati dalla Commissione. Essa raggiungerà tale scopo modificando, se del caso, le pertinenti STI secondo la procedura prevista dalla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.
- (8) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, in particolare l'ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (9) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 2004/49/CE dovrebbero essere 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>(1)</sup>.
- (10) In particolare la Commissione dovrebbe avere il potere di rivedere e adeguare gli allegati della direttiva 2004/49/CE, adottare e rivedere metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza, nonché di istituire un sistema di certificazione ai fini della manutenzione. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della direttiva 2004/49/CE anche completandola con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (11) L'attuazione e l'applicazione della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Esso dovrebbe pertanto essere esonerato dall'obbligo di attuare e applicare la presente direttiva fintantoché sia privo di sistema ferroviario.
- (12) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (13) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2004/49/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche

La direttiva 2004/49/CE è modificata come segue.

1) All'articolo 3 sono aggiunti i seguenti punti:

- «s) “detentore”: soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (\*), prosiegua denominata “direttiva sull'interoperabilità ferroviaria”;
- t) “soggetto responsabile della manutenzione”: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel RIN;

<sup>(1)</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GUL 200 del 22.7.2006, pag. 11).

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- u) "veicolo": veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi.

(\*) GU L ...».

- 2) All'articolo 4, paragrafo 4, il termine «addetto alla manutenzione di vagoni» è sostituito dal termine «detentore».

- 3) All'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è soggetto a revisione, in particolare al fine di includervi le definizioni comuni dei CSI e metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

- 4) L'articolo 6 è modificato come segue:

- a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Anteriormente al 30 aprile 2008 la Commissione adotta una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti nel paragrafo 3, lettera a). Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Anteriormente al 30 aprile 2010 la Commissione adotta una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le suddette misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

- b) Nel paragrafo 3 la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali del sistema ferroviario siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.».

- c) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

- 5) L'articolo 7 è modificato come segue:

- a) Nel paragrafo 3, il primo e il secondo comma sono sostituiti dal testo seguente:

«La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi esistenti e dei risultati conseguiti dagli

Stati membri in materia di sicurezza e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.

La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

- b) Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

- 6) L'articolo 10 è modificato come segue:

- a) Nel paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.».

- b) Nel paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.».

7) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14

**Manutenzione dei veicoli**

1. Prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, a ciascun veicolo è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel registro di immatricolazione nazionale conformemente all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

2. Le competenti autorità nazionali di sicurezza possono, in casi eccezionali limitati alle rispettive reti, decidere deroghe all'obbligo di cui al paragrafo 1.

3. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione.

4. Qualora il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, si provvede all'istituzione del sistema di cui al paragrafo 3 del presente articolo tramite il sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

5. Qualora il soggetto responsabile della manutenzione non sia né un'impresa ferroviaria né un gestore dell'infrastruttura, può essere certificato ai sensi del paragrafo 6.

6. In base ad una raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro ... (\*), una misura che introduce la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione rispetto al suo sistema di manutenzione. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis. Tale misura include i requisiti per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione sulla base dell'approvazione del suo sistema di manutenzione, il formato e la validità del certificato, l'organismo o gli organismi competenti per il suo rilascio nonché i controlli necessari per il funzionamento del sistema di certificazione.

7. I certificati rilasciati in conformità del paragrafo 6 del presente articolo confermano il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 3 del presente articolo e sono validi in tutta la Comunità. Se il soggetto responsabile della manutenzione non è certificato, un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura assicura, mediante il suo sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9, l'adeguata applicazione di tutte le pertinenti procedure di manutenzione.

(\*) Un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva.

8) L'articolo 16, paragrafo 2, è modificato come segue:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 15 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;»;

b) la lettera b) è abrogata;

c) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

«g) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza prescritte ivi contenute siano precise ed aggiornate.».

9) All'articolo 18 è aggiunta la seguente lettera:

«e) le deroghe decise in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2.».

10) L'articolo 26 è sostituito dal seguente:

«Articolo 26

**Adeguamento degli allegati**

Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

11) L'articolo 27 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo:

«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 delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.».

b) Il paragrafo 4 è abrogato.

12) Nell'allegato II è abrogato il punto 3.

Articolo 2

**Attuazione e applicazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... (\*\*). Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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.

(\*\*) 24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Gli obblighi di attuazione e applicazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### Articolo 3

##### **Entrata in vigore**

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

#### Articolo 4

##### **Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

...

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

...

---

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

Il 13 dicembre 2006 la Commissione ha presentato tre proposte legislative volte principalmente a facilitare la circolazione dei veicoli ferroviari nell'Unione europea:

- la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie <sup>(1)</sup> (in seguito «direttiva sulla sicurezza ferroviaria»),
- la proposta di direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario <sup>(2)</sup> (in seguito «direttiva sull'interoperabilità ferroviaria»),
- la proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea <sup>(3)</sup> (in seguito «regolamento sull'Agenzia»).

Il 29 novembre 2007 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura.

Il 3 marzo 2008 il Consiglio adotterà la sua posizione comune. Nei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale <sup>(4)</sup>. Il Comitato delle regioni ha deciso di non adottare un parere sulle proposte sopra citate.

### II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

#### 1. Aspetti generali

Affinché le ferrovie possano svolgere il loro ruolo centrale in relazione alla mobilità sostenibile nell'Unione europea, il Consiglio si prefigge di costituire gradualmente uno spazio ferroviario integrato su scala europea. In questo contesto, il Consiglio ritiene che le tre proposte legislative di rifusione delle direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale e del sistema ferroviario ad alta velocità e di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'Agenzia possano apportare importanti miglioramenti alla parte tecnica del quadro normativo per le ferrovie europee.

Le proposte riducono gli ostacoli che si frappongono alla libera circolazione dei veicoli ferroviari sulla rete ferroviaria europea, facilitando in tal modo il riconoscimento transnazionale tra Stati membri delle autorizzazioni dei veicoli ferroviari.

Il Consiglio e il Parlamento sono riusciti a raggiungere un accordo in prima lettura in merito alla proposta di direttiva sull'interoperabilità ferroviaria e il Consiglio può quindi adottare l'atto proposto così modificato. Il Consiglio e il Parlamento non hanno tuttavia potuto allineare le loro posizioni in prima lettura sulle proposte di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'Agenzia. Il Consiglio ha pertanto adottato posizioni comuni sulle due proposte, tenendo debitamente conto degli emendamenti adottati dal Parlamento nei pareri in prima lettura.

#### 2. Questioni politiche fondamentali

In appresso figurano le tre principali modifiche apportate dal Consiglio alla proposta della Commissione. Inoltre il Consiglio prevede un'esenzione per Cipro e Malta.

##### 2.1. Integrazione di tutte le disposizioni sulle procedure di autorizzazione in uno strumento unico

Sia la direttiva sulla sicurezza ferroviaria che la direttiva sull'interoperabilità ferroviaria attualmente in vigore contengono disposizioni che riguardano le procedure di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari. L'ultima riguarda le parti nuove o adattate del sistema ferroviario comunitario e la prima riguarda i veicoli già in servizio. Conformemente alle disposizioni sul

<sup>(1)</sup> GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

<sup>(2)</sup> GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

<sup>(3)</sup> GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

<sup>(4)</sup> GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.



miglioramento della regolamentazione e al fine di semplificare la normativa comunitaria, il Consiglio raggruppa in un unico atto legislativo tutte le disposizioni riguardanti le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli ferroviari. Per questo, l'attuale articolo 14 modificato, il nuovo articolo 14 bis e il nuovo allegato della proposta di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria sono trasferiti nella direttiva sull'interoperabilità ferroviaria risultante dalla rifusione. Il Parlamento ha convenuto su questo trasferimento nell'ambito dell'accordo in prima lettura relativo alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria. Pertanto il Consiglio può in linea di massima accettare pienamente gli emendamenti 20, 26 e 27. Inoltre il Consiglio può in linea di massima riprendere l'emendamento 18 considerando che, a seguito del trasferimento, il legislatore può astenersi da eventuali rinvii alle procedure di autorizzazione nella direttiva modificata sulla sicurezza ferroviaria.

## 2.2. *Precisazione sui ruoli e sulle responsabilità in relazione alla manutenzione*

Con l'entrata in vigore il 1° luglio 2006 della nuova Convenzione del 1999 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro carri presso un'impresa ferroviaria. In risposta a questa evoluzione e per permettere alle imprese ferroviarie di fornire servizi di trasporto nella rete in condizioni di sicurezza, il Consiglio precisa il nuovo raggruppamento dei ruoli e delle responsabilità in relazione alla manutenzione. A tal fine, il Consiglio presenta una nuova definizione di «detentore» e introduce il concetto di «soggetto responsabile della manutenzione».

Pur attenendosi quanto possibile alla definizione utilizzata nella COTIF, il Consiglio stabilisce una chiara correlazione tra detentore e veicolo attraverso l'obbligo per i detentori di immatricolarsi in quanto tali nel registro di immatricolazione nazionale. Il Consiglio può pienamente accettare l'emendamento 8 dal momento che il Consiglio e il Parlamento concordano sulla definizione di «detentore». Inoltre, l'emendamento 9, che era stato presentato per applicare la terminologia corretta, può essere accolto in linea di massima.

Nella posizione comune, si prevede che i soggetti responsabili della manutenzione assicurino che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza grazie ad un sistema di manutenzione. Pertanto, a ciascun veicolo, prima di essere messo in servizio o utilizzato nella rete, deve essere assegnato tale soggetto responsabile della manutenzione. Inoltre, ciascun soggetto responsabile della manutenzione deve essere immatricolato nel registro di immatricolazione nazionale. Solo in casi eccezionali, e limitati alla rispettiva rete, l'autorità di sicurezza nazionale può decidere di derogare all'obbligo di assegnare al veicolo un soggetto responsabile della manutenzione. Tali deroghe devono essere rese note dall'autorità nella sua relazione annuale. Attraverso questo sistema, il Consiglio intende permettere alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture di individuare facilmente il soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli da essi utilizzati.

## 2.3. *Certificazione della manutenzione*

Affinché sia garantito alle autorità di sicurezza nazionali e ai partecipanti alla catena di trasporto che la manutenzione dei carri è effettivamente controllata, il Consiglio sceglie di rafforzare la disposizione riguardante la certificazione della manutenzione contenuta nella proposta della Commissione. La Commissione ha proposto che, se del caso, debba essere istituito un sistema di certificazione in materia di manutenzione. Al contrario, il Consiglio conviene su una disposizione che obbliga la Commissione, al più tardi entro un anno dall'entrata in vigore della proposta di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, ad adottare una misura che stabilisce la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione in relazione ai loro sistemi di manutenzione. Sia nella proposta della Commissione che nella posizione comune del Consiglio, questo sistema di certificazione si basa su una raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea. Il Consiglio assicura che il certificato rilasciato, valido in tutta la Comunità, garantirà che il soggetto certificato soddisfi i requisiti in materia di manutenzione previsti dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie per qualsiasi veicolo di cui è responsabile.

Inoltre, i soggetti responsabili della manutenzione possono partecipare su base volontaria al suddetto sistema di certificazione. Infine, al fine di chiarire che non sono introdotti nuovi requisiti per le imprese ferroviarie e per i gestori delle infrastrutture, il Consiglio precisa che il sistema di

gestione della sicurezza, che le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture devono già stabilire a norma della direttiva sulla sicurezza ferroviaria in vigore, include il sistema di manutenzione.

Nell'emendamento 21, il Parlamento propone un sistema di manutenzione per i veicoli ferroviari che differisce sotto due aspetti principali dal sistema previsto dal Consiglio. In primo luogo, laddove il Consiglio — in linea con la decisione della Commissione, del 28 luglio 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) per i carri e con la decisione della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale — introduce il concetto di soggetto responsabile della manutenzione, il Parlamento attribuisce al detentore la responsabilità diretta della manutenzione di un veicolo. In secondo luogo, il Parlamento chiede un sistema obbligatorio di certificazione in materia di manutenzione, laddove il Consiglio — in linea con l'approccio globale illustrato dall'Agenzia ferroviaria europea — prevede un sistema volontario.

Il Consiglio non può accogliere l'emendamento 21 per tre motivi. Il primo motivo è che rendere il detentore responsabile della manutenzione del veicolo non sembra coerente con la responsabilità globale delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture per un funzionamento sicuro dei trasporti come stabilito in altre disposizioni chiave della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, in particolare all'articolo 4. Quale secondo motivo, il Consiglio ritiene che la partecipazione obbligatoria a un sistema di manutenzione non sia sempre appropriata e possa comportare costi amministrativi inutili, per esempio nel caso di carri provenienti da paesi terzi o altri tipi di veicoli come locomotive e autovetture. Quale terzo motivo, il Consiglio teme che attribuire ai detentori la responsabilità della manutenzione, che richiede conoscenze specifiche, possa gravare sullo sviluppo delle loro attività economiche.

#### 2.4. Esenzione per Cipro e Malta

Tenuto conto del fatto che Cipro e Malta non dispongono di sistemi ferroviari, il Consiglio prevede nella sua posizione comune un'esenzione al recepimento e all'attuazione della direttiva che modifica la direttiva sulla sicurezza ferroviaria finché sui rispettivi territori non saranno istituiti sistemi ferroviari.

### III. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

La risposta del Consiglio agli emendamenti 8, 9, 18, 20, 21, 26 e 27 è illustrata sopra in relazione alle questioni fondamentali.

Inoltre, il Consiglio può accettare pienamente l'emendamento 2 sui prospetti indicanti la concordanza. Inoltre, gli emendamenti 16 e 17 relativi alla correzione di una versione linguistica sono accettabili in linea di massima. Tuttavia il Consiglio non può accettare per motivi giuridici o tecnici i seguenti emendamenti:

- emendamento 3 in quanto gli obiettivi della sicurezza e della salute dei lavoratori esulano dal campo di applicazione della proposta della Commissione,
- emendamenti 4, 5, 6 e 7 collegati tra loro, in quanto la definizione proposta di «norme nazionali di sicurezza» non è compatibile con l'allegato II della direttiva sulla sicurezza ferroviaria laddove viene data una descrizione delle norme nazionali di sicurezza, e in quanto il termine «requisiti essenziali» è utilizzato in un senso considerato troppo restrittivo,
- emendamento 14 in quanto il Consiglio è del parere che la discussione sulla messa a punto degli obiettivi di sicurezza comuni (CST), svoltasi al momento di adottare la direttiva sulla sicurezza ferroviaria, non debba essere riaperta. Inoltre il Consiglio prende atto che, sulla base dell'articolo 6, paragrafo 4, del regolamento sull'Agenzia, le raccomandazioni dell'Agenzia ferroviaria europea, tra l'altro in materia di CST, già richiedono dettagliate analisi costi-benefici,
- emendamento 19 in quanto non compatibile con la struttura della posizione comune,
- emendamento 22: riguarda la questione di sapere chi dovrebbe essere autorizzato a chiedere un parere tecnico all'Agenzia ferroviaria europea. Tuttavia ciò non dovrebbe essere più controverso in quanto, nel contesto della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, il Consiglio e il Parlamento hanno raggiunto un accordo sulla stessa questione,

- emendamenti 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 e 25 sulla procedura di comitato in cui il Parlamento introduce la procedura d'urgenza per varie misure. Poiché si tratta di misure di portata generale e intese a modificare o completare elementi non essenziali della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, il Consiglio concorda con la Commissione e con il Parlamento nel senso che, per queste misure, il Parlamento dovrebbe essere coinvolto tramite la procedura di regolamentazione con controllo. Nonostante ciò, prevedere la possibilità di applicare la procedura d'urgenza sembra sproporzionato in quanto tutte queste misure sono già collegate a un termine specifico o dovranno essere rivedute a intervalli regolari.

#### IV. CONCLUSIONE

Le tre proposte legislative in materia di interoperabilità, sicurezza e Agenzia ferroviaria europea, volte a facilitare la circolazione dei veicoli ferroviari nell'Unione europea, apportano un contributo importante all'ulteriore integrazione dello spazio ferroviario europeo. Il Consiglio e il Parlamento hanno già compiuto progressi significativi su queste tre proposte, in particolare raggiungendo un accordo in prima lettura in merito alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria. Ciò costituisce una solida base affinché i due colegislatori trovino soluzioni di compromesso riguardo alle proposte di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'Agenzia nel corso delle discussioni in seconda lettura.

---

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 13/2008****definita dal Consiglio il 18 aprile 2008**

**in vista dell'adozione della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., 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**

(2008/C 122 E/03)

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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</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 <sup>(4)</sup>, ha istituito un sistema che consente lo scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra all'interno della Comunità al fine di promuovere la riduzione di dette emissioni secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica.
- (2) L'obiettivo ultimo della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio <sup>(5)</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.
- (2) Il Consiglio europeo riunitosi a Bruxelles l'8 e 9 marzo 2007 ha sottolineato l'importanza fondamentale del conseguimento dell'obiettivo strategico di limitare l'aumento della temperatura media globale al massimo a 2 °C rispetto ai livelli preindustriali. Dai più recenti risultati scientifici citati dal Gruppo intergovernativo di esperti dei cambiamenti climatici (IPCC) nel quarto rapporto di valutazione emerge con ancor maggiore chiarezza che

l'impatto negativo dei cambiamenti climatici rappresenta sempre più un serio rischio per gli ecosistemi, la produzione alimentare e il conseguimento dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi di sviluppo del Millennio, così come per la salute e la sicurezza del genere umano. Per poter realizzare l'obiettivo dei 2 °C occorre stabilizzare la concentrazione di gas a effetto serra nell'atmosfera a 450 ppmv di CO<sub>2</sub> equivalente, il che comporta il raggiungimento dell'apice delle emissioni globali di gas a effetto serra nei prossimi 10-15 anni e una sostanziale riduzione delle emissioni globali entro il 2050 di almeno il 50 % rispetto ai livelli del 1990.

- (4) Il Consiglio europeo ha posto in evidenza l'impegno dell'Unione europea a trasformare l'Europa in un'economia con un'efficienza energetica elevata ed emissioni di gas ad effetto serra ridotte e, sino alla conclusione di un accordo globale e completo per il periodo successivo al 2012, ha stabilito che l'Unione europea si impegni in modo fermo ed indipendente a realizzare entro il 2020 una riduzione delle sue emissioni di gas ad effetto serra di almeno il 20 % rispetto ai livelli del 1990. La limitazione delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo è un contributo essenziale, coerente con questo impegno.

- (5) Il Consiglio europeo ha posto in evidenza l'impegno dell'Unione europea per un accordo globale e completo sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il periodo successivo al 2012 che dia una risposta effettiva, efficace ed equa sulla scala necessaria per far fronte alle sfide dei cambiamenti climatici. Ha sottoscritto un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra dell'Unione europea entro il 2020 del 30 % rispetto ai livelli del 1990 quale contributo ad un accordo globale e completo per il periodo successivo al 2012, a condizione che altri paesi sviluppati si impegnino ad analoghe riduzioni delle emissioni e i paesi in via di sviluppo economicamente più avanzati si impegnino a contribuire adeguatamente, sulla base delle loro responsabilità e capacità rispettive. L'Unione europea continua ad avere un ruolo guida nei negoziati per un ambizioso accordo internazionale che realizzerà l'obiettivo di limitare a 2 °C l'aumento della temperatura globale ed è incoraggiata dai progressi compiuti in tal senso nella 13<sup>a</sup> Conferenza delle Parti della convenzione UNFCCC tenutasi a Bali nel dicembre 2007. L'Unione europea si adopererà per assicurare che questo accordo globale comprenda misure intese a ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo e, in tal caso, la Commissione dovrebbe esaminare quali modifiche occorre apportare alla presente direttiva nella misura in cui si applica agli operatori aerei.

<sup>(1)</sup> GU C 175 del 27.7.2007, pag. 47.

<sup>(2)</sup> GU C 305 del 15.12.2007, pag. 15.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo, del 13 novembre 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio, del 18 aprile 2008, e posizione del Parlamento europeo, del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio, del ...

<sup>(4)</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>(5)</sup> GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

- (6) L'UNFCCC 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.
- (7) Il protocollo di Kyoto dell'UNFCCC, approvato a nome della Comunità europea con decisione 2002/358/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>, impone ai paesi sviluppati di limitare o ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra non inclusi nel protocollo di Montreal generati dal trasporto aereo, operando con l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).
- (8) Anche se la Comunità non è parte contraente della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 («la convenzione di Chicago»), tutti gli Stati membri lo sono e sono membri dell'ICAO. Gli Stati membri continuano a sostenere, con altri Stati all'interno dell'ICAO, le iniziative volte a mettere a punto misure, strumenti di mercato compresi, per affrontare l'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici. 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 in tale direzione. Per questo motivo la risoluzione A35-5 della 35ª Assemblea dell'ICAO, svoltasi nel settembre del 2004, non ha proposto un nuovo strumento giuridico, bensì ha sostenuto 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. Nell'allegato L della risoluzione A36-22 della 36ª assemblea dell'ICAO, svoltasi nel settembre del 2007, si esortano gli Stati contraenti a non applicare sistemi per lo scambio di emissioni nei confronti degli operatori aerei di altri Stati contraenti, salvo accordo reciproco di questi Stati. Ricordando che la convenzione di Chicago riconosce espressamente il diritto di ciascuna parte contraente di applicare senza discriminazioni le proprie leggi e i propri regolamenti agli aeromobili di tutti gli Stati, gli Stati membri della Comunità europea e altri quindici Stati europei hanno espresso una riserva sulla risoluzione e si sono riservati il diritto, ai sensi della convenzione di Chicago, di mettere in atto e applicare, senza discriminazioni, misure di mercato a tutti gli operatori aerei di tutti gli Stati che forniscono servizi verso, a partire da o nel loro territorio.
- (9) Il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, istituito dalla decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, stabiliva che la Comunità individuasse e intraprendesse azioni specifiche per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione se, entro il 2002, non fossero state approvate azioni analoghe in seno all'ICAO. Nelle conclusioni dell'ottobre 2002, del dicembre 2003 e dell'ottobre 2004, il Consiglio ha ripetutamente invitato la Commissione a proporre azioni per ridurre l'impatto del trasporto aereo internazionale sui cambiamenti climatici.
- (10) È opportuno che a livello di Comunità e di Stati membri siano attuate politiche e misure in tutti i settori dell'economia comunitaria, così da generare le significative riduzioni necessarie. Se l'impatto del settore aereo in termini di cambiamenti climatici continua ad aumentare al ritmo attuale, le riduzioni ottenute in altri settori per combattere i cambiamenti climatici saranno seriamente compromesse.
- (11) Nella comunicazione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata «Ridurre l'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici» del 27 settembre 2005, la Commissione ha delineato 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, nella seconda fase del Programma europeo per il cambiamento climatico, di un gruppo di lavoro «Trasporto aereo» costituito da vari soggetti interessati e incaricato di esaminare le possibilità di includere il trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio. Nelle conclusioni del 2 dicembre 2005 il Consiglio ha riconosciuto che la via migliore sotto il profilo economico ed ambientale sembrava essere l'inclusione dei trasporti aerei 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 sulla riduzione dell'impatto del trasporto aereo sui cambiamenti climatici <sup>(3)</sup>, il Parlamento europeo ha riconosciuto che lo scambio delle quote di emissioni può svolgere un ruolo nel contesto di un pacchetto globale di misure finalizzate ad affrontare l'impatto dei trasporti aerei sul clima, a condizione che sia concepito in maniera adeguata.
- (12) L'obiettivo delle modifiche apportate alla direttiva 2003/87/CE dalla presente direttiva è quello di ridurre l'impatto esercitato dal trasporto aereo sui cambiamenti climatici inserendo le emissioni prodotte dalle attività di questo modo di trasporto nel sistema comunitario di scambio delle quote.
- (13) Gli operatori aerei hanno il controllo più diretto sul tipo di aeromobile in servizio e sulle modalità d'uso e, pertanto, è opportuno che siano responsabili dell'adempimento degli obblighi istituiti dalla presente direttiva, compreso l'obbligo di approntare un piano di monitoraggio, di controllare e di comunicare le emissioni in conformità del piano stesso. Un operatore aereo può essere identificato da un codice designatore ICAO o da qualsiasi altro codice designatore riconosciuto usato per l'identificazione del volo. Se l'identità dell'operatore aereo

<sup>(1)</sup> GUL 130 del 15.5.2002, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GUL 242 del 10.9.2002, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU C 303 E del 13.12.2006, pag. 119.

- è sconosciuta, si presume che l'operatore sia il proprietario dell'aeromobile, salvo che questi non dimostri che l'operatore aereo era un'altra persona.
- (14) A partire dal 2012 dovrebbero essere incluse le emissioni prodotte da tutti i voli in arrivo e in partenza da un aerodromo comunitario. Il sistema comunitario può pertanto rappresentare un modello per il ricorso agli scambi di quote di emissioni in tutto il mondo. Se un paese terzo adotta misure volte a ridurre l'impatto sul clima dei voli diretti verso la Comunità, la Commissione dovrebbe vagliare le opzioni possibili per un'interazione ottimale tra il sistema comunitario e le misure di detto paese, previa consultazione del paese stesso.
- (15) Secondo il principio di miglioramento della regolamentazione, alcuni voli dovrebbero essere esentati dal sistema. Per evitare ulteriormente carichi amministrativi sproporzionati, gli operatori aerei commerciali che, in tre periodi consecutivi di quattro mesi ciascuno, effettuano meno di 243 voli per periodo, dovrebbero essere esentati dal sistema. Ciò favorirebbe i vettori aerei con servizi limitati nell'ambito di applicazione del sistema comunitario, tra cui i vettori dei paesi in via di sviluppo.
- (16) Il trasporto aereo incide sul clima planetario attraverso l'emissione di biossido di carbonio, ossidi di azoto, vapore acqueo, particelle di solfati e particolato carbonioso. Secondo le stime dell'IPCC, l'impatto globale del trasporto aereo è attualmente da due a quattro volte superiore all'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. In attesa di progressi in campo scientifico, occorre trattare l'impatto globale del trasporto aereo nella maniera più approfondita possibile. Le emissioni degli ossidi di azoto saranno disciplinate da un altro strumento legislativo che la Commissione proporrà nel 2008.
- (17) Per evitare distorsioni della concorrenza, si dovrebbe specificare una metodologia armonizzata di assegnazione delle quote per stabilire la quantità totale di quote da rilasciare e per distribuire le quote agli operatori aerei. Una parte delle quote sarà assegnata mediante asta secondo le regole che la Commissione provvederà a stilare. Si dovrebbe costituire una riserva speciale di quote per assicurare ai nuovi operatori aerei l'accesso al mercato e per assistere gli operatori aerei che registrano un aumento cospicuo del numero di tonnellate-chilometro effettuate. Si dovrebbe 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.
- (18) La piena armonizzazione della percentuale di quote assegnate a titolo gratuito a tutti gli operatori aerei partecipanti al sistema è opportuna al fine di assicurare parità di condizioni agli operatori aerei, dato che ciascun operatore aereo sarà disciplinato da un unico Stato membro per tutte le attività di trasporto verso l'Unione europea, in provenienza da essa e al suo interno, e dalle disposizioni di non discriminazione contenute negli accordi bilaterali per i servizi aerei conclusi con paesi terzi.
- (19) Il trasporto aereo contribuisce all'impatto globale di origine antropica sui cambiamenti climatici e l'impatto ambientale delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli aeromobili può essere attenuato con misure intese a lottare contro i cambiamenti climatici nell'Unione europea e nei paesi terzi e a finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento. Le decisioni sulle spese pubbliche nazionali rientrano nella competenza degli Stati membri, in linea con il principio di sussidiarietà. Fatta salva tale posizione, i proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote, o un importo equivalente qualora lo impongano superiori principi di bilancio degli Stati membri quali l'unità e l'universalità, dovrebbero essere utilizzati per ridurre gli effetti delle emissioni dei gas a effetto serra, per favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nell'Unione europea e nei paesi terzi, per finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento e per coprire i costi di gestione del sistema. Potrebbero essere incluse misure intese a promuovere trasporti ecologici. I proventi delle aste dovrebbero in particolare essere utilizzati per 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 della presente direttiva relative all'uso dei proventi non dovrebbero pregiudicare alcuna decisione sull'uso dei proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote nel più ampio contesto del riesame generale della direttiva 2003/87/CE.
- (20) Le disposizioni relative all'impiego del ricavato delle aste dovrebbero essere comunicate alla Commissione. Tale comunicazione non esonera gli Stati membri dall'obbligo istituito dall'articolo 88, paragrafo 3, del trattato di comunicare determinate misure nazionali. La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare 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.
- (21) Per rendere il sistema più efficace sotto il profilo dei costi, è opportuno che gli operatori aerei possano utilizzare, fino a un limite armonizzato, riduzioni delle emissioni certificate («CER») e unità di riduzione delle emissioni («ERU») derivanti da attività di progetto al fine di adempiere agli obblighi di restituzione delle quote. CER ed ERU dovrebbe essere usate secondo i criteri di accettazione d'uso nel sistema di scambio di cui alla presente direttiva.

- (22) Al fine di ridurre l'onere amministrativo sugli operatori aerei, ogni operatore dovrebbe fare riferimento ad un solo Stato membro. Gli Stati membri dovrebbero accertarsi che gli operatori aerei ai quali è stata rilasciata una licenza di esercizio nello Stato in questione, 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 presente direttiva. Qualora un operatore aereo non ottemperi a detti obblighi e altre misure di esecuzione dello Stato membro di riferimento non abbiano garantito l'ottemperanza, gli Stati membri dovrebbero agire in maniera solidale. Occorrerebbe pertanto che lo Stato di riferimento possa chiedere alla Commissione di decidere, in ultima istanza, l'imposizione all'operatore in questione di un divieto operativo a livello comunitario.
- (23) Per mantenere l'integrità della contabilità del sistema comunitario di scambio, tenuto conto del fatto che le emissioni prodotte dai trasporti aerei internazionali non sono comprese negli impegni assunti dagli Stati membri nell'ambito del protocollo di Kyoto, le quote assegnate al settore aereo dovrebbero essere impiegate unicamente per adempiere agli obblighi degli operatori aerei di restituire le quote ai fini della presente direttiva.
- (24) Per preservare l'integrità ambientale del sistema di scambio, le unità restituite dagli operatori aerei dovrebbero essere conteggiate soltanto ai fini degli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra che tengono conto di tali emissioni.
- (25) 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 imposti dalla presente direttiva.
- (26) Le disposizioni del sistema comunitario in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni e di sanzioni applicabili ai gestori dovrebbero applicarsi anche agli operatori aerei.
- (27) La Commissione dovrebbe riesaminare il funzionamento della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto aereo alla luce dell'esperienza acquisita con l'applicazione e riferirne in seguito al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (28) Il riesame del funzionamento della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto aereo dovrebbe considerare la dipendenza strutturale dal trasporto aereo dei paesi che, non disponendo di modi alternativi di trasporto adeguati e comparabili, dipendono fortemente dal trasporto aereo e in cui il settore del turismo fornisce un notevole contributo ai rispettivi PIL. Occorrerebbe prestare un'attenzione particolare per attenuare o perfino eliminare gli eventuali problemi di accessibilità e competitività per le regioni ultraperiferiche, come specificato all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, e i problemi concernenti gli obblighi di servizio pubblico in relazione all'attuazione della presente direttiva.
- (29) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra, concordata a Cordoba il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto rilasciata a Londra il 2 dicembre 1987, ed il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (30) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva dovrebbero essere 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>(1)</sup>.
- (31) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare misure per definire la vendita all'asta delle quote che non debbano essere rilasciate a titolo gratuito, adottare regole particolareggiate sul funzionamento della riserva speciale per taluni operatori aerei e sulla procedura per chiedere alla Commissione l'imposizione del bando operativo a un operatore aereo, nonché di 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. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completando la presente direttiva con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (32) Poiché l'obiettivo della presente direttiva non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento proposto, essere realizzato 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 è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (33) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (34) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE,

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/12/CE (GU L 200, del 22.7.2006, pag. 11).

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

2004, 2005 e 2006 dagli aeromobili che svolgono una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I.».

#### Articolo 1

#### Modifiche alla direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- 1) Prima dell'articolo 1 è inserito il titolo seguente:

«CAPO I

#### **Disposizioni generali».**

- 2) All'articolo 2 è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.».

- 3) L'articolo 3 è così modificato:

- a) la lettera b), è sostituita dalla seguente:

«b) “emissioni”, il rilascio nell'atmosfera di gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto o il rilascio, da parte di un aeromobile che esercita una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I, dei gas specificati in riferimento all'attività interessata;»;

- b) sono aggiunti i punti seguenti:

«o) “operatore aereo”, la persona che opera un aeromobile nel momento in cui viene esercitata una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I o, nel caso in cui tale persona non sia conosciuta o non sia identificata dal proprietario dell'aeromobile, il proprietario dell'aeromobile;

p) “operatore di trasporto aereo commerciale”, un operatore il quale, dietro compenso, fornisce al pubblico servizi aerei di linea o non di linea per il trasporto di passeggeri, merci o posta;

q) “Stato membro di riferimento”, lo Stato membro incaricato di gestire il sistema comunitario di scambio con riferimento all'operatore aereo secondo quanto indicato all'articolo 18 bis;

r) “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 un aerodromo situato in uno Stato membro e a quelli che arrivano in siffatto aerodromo da un paese terzo;

s) “emissioni storiche del trasporto aereo”, la media delle emissioni annue prodotte negli anni civili

- 4) Dopo l'articolo 3 è inserito il capo seguente:

«CAPO II

#### **Trasporti aerei**

#### Articolo 3 bis

#### **Ambito di applicazione**

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

#### **Attività di trasporto aereo**

Entro il ... (\*) la Commissione elabora, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 23, paragrafo 2, linee guida sull'interpretazione particolareggiata delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I, in particolare per quanto riguarda i voli effettuati a fini di ricerca e soccorso, i voli per attività antincendio, i voli umanitari, i voli per servizi medici d'emergenza e i voli effettuati da operatori di trasporto aereo commerciale che operano per tre periodi consecutivi di quattro mesi meno di 243 voli per periodo.

#### Articolo 3 quater

#### **Quantità totale di quote assegnate al trasporto aereo**

1. La quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2012 e il 31 dicembre 2012 è equivalente al 100 % delle emissioni storiche del trasporto aereo.

2. Per il periodo indicato all'articolo 11, paragrafo 2, che ha inizio il 1° gennaio 2013 e, in mancanza di modifiche in seguito al riesame di cui all'articolo 30, paragrafo 4, per ogni periodo successivo, la quantità totale 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. La Commissione riesamina la quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei conformemente all'articolo 30, paragrafo 4.

4. Entro il ... (\*), la Commissione decide in merito alle emissioni storiche del trasporto aereo in base ai migliori dati disponibili, comprese le stime basate sulle informazioni relative al traffico reale. Tale decisione è esaminata nell'ambito del comitato di cui all'articolo 23, paragrafo 1.

(\*) Sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.



*Articolo 3 quinquies***Metodo di assegnazione delle quote al trasporto aereo mediante vendita all'asta**

1. Nel periodo indicato all'articolo 3 *quater*, paragrafo 1, è messo all'asta il 10 % delle quote.
2. Per i periodi successivi, la percentuale di quote messa all'asta di cui al paragrafo 1 può essere aumentata nel quadro del riesame generale della presente direttiva.
3. È adottato un regolamento contenente le modalità precise per la vendita all'asta, da parte degli Stati membri, delle quote che non devono essere rilasciate a titolo gratuito ai sensi dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo o dell'articolo 3 *septies*, paragrafo 8. Il numero di quote che ogni Stato membro mette all'asta per ciascun periodo è proporzionale alla percentuale ad esso imputabile delle emissioni complessive attribuite al trasporto aereo 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 *quater*, paragrafo 1, l'anno di riferimento è il 2010 e per ciascun periodo successivo di cui all'articolo 3 *quater* l'anno di riferimento è l'anno civile che si conclude 24 mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferisce l'asta.

Tale regolamento, inteso a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, è adottato secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

4. Spetta agli Stati membri stabilire l'uso che deve essere fatto dei proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote. Tali proventi dovrebbero essere utilizzati per lottare contro i cambiamenti climatici nell'Unione europea e nei paesi terzi e per coprire i costi sostenuti dallo Stato membro di riferimento in relazione alla presente direttiva.

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 sexies***Assegnazione e rilascio di quote agli operatori aerei**

1. Per ciascun periodo indicato all'articolo 3 *quater*, ogni operatore aereo può presentare domanda per l'attribuzione delle quote destinate ad essere assegnate a titolo gratuito. La domanda può essere inoltrata all'autorità competente dello Stato membro di riferimento presentando i dati verificati relativi alle tonnellate-chilometro per le attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I svolte dall'operatore aereo stesso nell'anno di controllo. Ai fini del presente articolo, l'anno di controllo è l'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 o, relativamente al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 1, il 2010. Le domande sono inoltrate almeno

ventuno mesi prima dell'inizio del periodo cui si riferiscono o, relativamente al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 1, entro il 31 marzo 2011.

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 o, relativamente al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 1, entro il 30 giugno 2011.

3. Almeno quindici mesi prima dell'inizio di ciascun periodo indicato all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, o, relativamente al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 1, entro il 30 settembre 2011, la Commissione calcola e adotta una decisione che fissi:

- a) la quantità totale di quote da assegnare per il periodo in questione a norma dell'articolo 3 *quater*;
- b) il numero di quote da vendere all'asta per il periodo in questione a norma dell'articolo 3 *quinquies*;
- c) il numero di quote nella riserva speciale per gli operatori aerei per il periodo in questione a norma dell'articolo 3 *septies*, paragrafo 1;
- d) il numero di quote da assegnare a titolo gratuito per il periodo in questione sottraendo il numero di quote di cui alle lettere b), e c) dalla quantità totale di quote decisa ai sensi della lettera a); e
- e) 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 e), espresso in quote per tonnellate-chilometro, è calcolato dividendo il numero delle quote di cui alla lettera d) 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 ha inoltrato la domanda alla Commissione a norma del paragrafo 2, calcolata moltiplicando i dati sulle tonnellate-chilometro dichiarati nella domanda per il parametro di riferimento di cui al paragrafo 3, lettera e); nonché
- b) le quote da assegnare a ciascun operatore aereo per ogni anno, 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 elencate nell'allegato I.

5. Entro il 28 febbraio 2012 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 a norma del presente articolo o dell'articolo 3 *septies*.

#### Articolo 3 *septies*

#### Riserva speciale per taluni operatori aerei

1. Per ciascun periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, il 3 % della quantità totale di quote di emissioni da assegnare è accantonato in una riserva speciale destinata agli operatori aerei:

- a) che cominciano ad esercitare un'attività di trasporto aereo di cui all'allegato I dopo l'anno di controllo per il quale i dati relativi alle tonnellate-chilometro sono stati trasmessi ai sensi dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1, in relazione a un periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2; o
- b) i cui dati relativi alle tonnellate-chilometro sono aumentati mediamente di oltre il 18 % annuo tra l'anno di controllo per il quale sono stati trasmessi i dati relativi alle tonnellate-chilometro ai sensi dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1, in relazione al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, ed il secondo anno civile del periodo in questione;

e la cui attività ai sensi della lettera a), o attività supplementare ai sensi della lettera b), non è una continuazione integrale o parziale di un'attività di trasporto aereo esercitata in precedenza da un altro operatore aereo.

2. Un operatore aereo ammissibile ai sensi del paragrafo 1 può chiedere l'assegnazione gratuita di quote di emissioni prelevate dalla riserva speciale presentando una domanda all'autorità competente del suo Stato membro di riferimento. La domanda è presentata entro il 30 giugno del terzo anno del periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, cui la domanda si riferisce.

3. Una domanda ai sensi del paragrafo 2:

- a) contiene i dati verificati relativi alle tonnellate-chilometro conformemente agli allegati IV e V per le attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I svolte dall'operatore aereo nel secondo anno civile del periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, al quale la domanda si riferisce;
- b) fornisce le prove che i criteri di ammissibilità ai sensi del paragrafo 1 sono soddisfatti; e
- c) nel caso degli operatori aerei di cui al paragrafo 1, lettera b), indica:
  - i) l'aumento percentuale in tonnellate-chilometro fatto registrare dall'operatore aereo in questione tra l'anno di controllo per il quale sono stati trasmessi i dati relativi alle tonnellate-chilometro ai sensi dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1, in relazione al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, ed il secondo anno civile di tale periodo;
  - ii) l'aumento in termini assoluti in tonnellate-chilometro fatto registrare dall'operatore aereo in

questione tra l'anno di controllo per il quale sono stati trasmessi i dati relativi alle tonnellate-chilometro ai sensi dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1, in relazione al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, ed il secondo anno civile del periodo in questione; e

- iii) l'aumento in termini assoluti in tonnellate-chilometro fatto registrare dall'operatore aereo in questione tra l'anno di controllo per il quale sono stati trasmessi i dati relativi alle tonnellate-chilometro ai sensi dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1, in relazione al periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, ed il secondo anno civile di tale periodo che supera la percentuale di cui al paragrafo 1, lettera b).

4. Entro sei mesi dal termine per la presentazione della domanda ai sensi del paragrafo 2, gli Stati membri trasmettono alla Commissione le domande ricevute ai sensi di tale paragrafo.

5. Entro dodici mesi dal termine per la presentazione della domanda ai sensi del paragrafo 2, la Commissione decide in merito al parametro di riferimento da applicare per l'assegnazione delle quote a titolo gratuito agli operatori aerei le cui domande sono state presentate alla Commissione a norma del paragrafo 4.

Fatto salvo il paragrafo 6, il parametro di riferimento è calcolato dividendo il numero delle quote nella riserva speciale per la somma:

- a) dei dati relativi alle tonnellate-chilometro per gli operatori aerei di cui al paragrafo 1, lettera a), che figurano nelle domande trasmesse alla Commissione ai sensi del paragrafo 3, lettera a), e del paragrafo 4; e
  - b) dell'aumento in termini assoluti in tonnellate-chilometro che supera la percentuale di cui al paragrafo 1, lettera b), per gli operatori aerei di cui al paragrafo 1, lettera b), che figura nelle domande trasmesse alla Commissione ai sensi del paragrafo 3, lettera c), punto iii), e del paragrafo 4.
6. Il parametro di riferimento di cui al paragrafo 5 non determina una quota annuale per tonnellata-chilometro maggiore della quota annuale per tonnellata-chilometro assegnata agli operatori aerei ai sensi dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 4.
7. Entro tre mesi dalla data della decisione della Commissione di cui al paragrafo 5, ciascuno Stato membro di riferimento calcola e pubblica:
- a) l'assegnazione di quote di emissioni prelevate dalla riserva speciale a ciascun operatore aereo di cui ha presentato la domanda alla Commissione conformemente al paragrafo 4. Tali quote sono calcolate considerando il parametro di riferimento di cui al paragrafo 5 e moltiplicandolo:
    - i) nel caso di un operatore aereo di cui al paragrafo 1, lettera a), per i dati relativi alle tonnellate-chilometro che figurano nella domanda trasmessa alla Commissione ai sensi del paragrafo 3, lettera a), e del paragrafo 4;

ii) nel caso di un operatore aereo di cui al paragrafo 1, lettera b), per l'aumento in termini assoluti in tonnellate-chilometro che supera la percentuale di cui al paragrafo 1, lettera b), che figura nella domanda presentata alla Commissione ai sensi del paragrafo 3, lettera c), punto iii), e del paragrafo 4; e

b) l'assegnazione di quote di emissioni a ciascun operatore aereo per ogni anno, che è determinata dividendo la sua assegnazione di quote ai sensi della lettera a), per il numero di anni civili interi rimanenti nel periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 2, cui l'assegnazione si riferisce.

8. Eventuali quote non assegnate contenute nella riserva speciale sono messe all'asta dagli Stati membri.

9. La Commissione può fissare norme specifiche relative al funzionamento della riserva speciale ai sensi del presente articolo, compresa la valutazione dell'osservanza dei criteri di ammissibilità ai sensi del paragrafo 1. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

#### Articolo 3 *octies*

#### Piani di monitoraggio e comunicazione

Lo Stato membro di riferimento provvede affinché ciascun operatore aereo trasmetta all'autorità competente dello Stato in questione un piano di monitoraggio che stabilisca le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni e dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 *sexies* e affinché tali piani siano approvati dall'autorità competente secondo le linee guida adottate a norma dell'articolo 14.»

5) Sono inseriti il titolo e l'articolo seguenti:

#### «CAPO III

#### Impianti fissi

#### Articolo 3 *nonies*

#### Ambito di applicazione

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 elencate nell'allegato I diverse dalle attività di trasporto aereo.»

6) All'articolo 6, paragrafo 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) obbligo di restituire quote di emissioni, diverse dalle quote rilasciate a norma del capo II, pari alle emissioni complessivamente rilasciate dall'impianto durante

ciascun anno civile, come verificate a norma dell'articolo 15, entro quattro mesi dalla fine di tale anno.».

7) Dopo l'articolo 11 è inserito il titolo seguente:

#### «CAPO IV

#### Disposizioni applicabili al trasporto aereo e agli impianti fissi».

8) All'articolo 11 *bis* è aggiunto il paragrafo seguente:

«1 *bis*. Fatto salvo il paragrafo 3, durante ogni periodo di cui all'articolo 3 *quater* gli Stati membri autorizzano ciascun operatore aereo ad utilizzare CER ed ERU derivanti da attività di progetto. Durante il periodo di cui all'articolo 3 *quater*, paragrafo 1, gli operatori aerei possono utilizzare CER e ERU fino al 15 % del numero di quote che sono tenuti a restituire a norma dell'articolo 12, paragrafo 2 *bis*.

Per i periodi successivi, la percentuale è stabilita secondo la procedura per la determinazione dell'utilizzo di CER e ERU derivanti da attività di progetto, nell'ambito del riesame della presente direttiva e tenendo conto dello sviluppo del regime di cambiamento climatico internazionale.

La Commissione pubblica tale percentuale almeno sei mesi prima dell'inizio di ciascun periodo di cui all'articolo 3 *quater*».

9) All'articolo 11 *ter*, paragrafo 2, i termini «negli impianti» sono sostituiti da «nelle attività».

10) L'articolo 12 è così modificato:

a) al paragrafo 2, dopo la locuzione «ai fini» sono inseriti i termini «dell'adempimento degli obblighi previsti per un operatore aereo dal paragrafo 2 *bis* o»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«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 elencate nell'allegato I per le quali l'operatore in questione è l'operatore aereo, come verificate a norma dell'articolo 15. Gli Stati membri garantiscono che le quote restituite in conformità al presente paragrafo siano successivamente cancellate.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. 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.».

11) All'articolo 13, paragrafo 3, i termini «dell'articolo 12, paragrafo 3,» sono sostituiti dai termini «dell'articolo 12, paragrafi 2 bis o 3».

12) L'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 1, prima frase:

i) dopo i termini «tale attività» è inserito il seguente testo: «e dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini della domanda di cui agli articoli 3 *sexies* o 3 *septies*»;

ii) i termini «Entro il 30 settembre 2003» sono soppressi;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri provvedono affinché ogni gestore o operatore aereo comunichi all'autorità competente le emissioni rilasciate durante ciascun anno civile dall'impianto o, a decorrere dal 1° gennaio 2010, dall'aeromobile che opera dopo la fine di tale anno, in conformità delle linee guida.».

13) L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

#### Verifica

Gli Stati membri provvedono affinché le comunicazioni effettuate dai gestori e dagli operatori aerei a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, siano verificate secondo i criteri definiti all'allegato V e le eventuali disposizioni dettagliate adottate dalla Commissione ai sensi del presente articolo, e provvedono affinché l'autorità competente ne sia informata.

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore o l'operatore aereo la cui comunicazione non sia stata riconosciuta conforme ai criteri di cui all'allegato V e alle eventuali disposizioni dettagliate adottate dalla Commissione ai sensi del presente articolo entro il 31 marzo di ogni anno per le emissioni rilasciate durante l'anno precedente non possano trasferire ulteriormente altre quote di emissioni fino al momento in cui una comunicazione di tale gestore od operatore aereo non sia riconosciuta come conforme.

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 *sexies* e 3 *septies* secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 23, paragrafo 2.».

14) L'articolo 16 è così modificato:

a) al paragrafo 1 i termini «entro il 31 dicembre 2003» sono soppressi;

b) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Gli Stati membri assicurano la pubblicazione dei nomi dei gestori e degli operatori aerei che hanno violato i requisiti per la restituzione di quote di emissioni sufficienti a norma della presente direttiva.

3. Gli Stati membri provvedono affinché il gestore o l'operatore aereo che, entro il 30 aprile di ogni anno, non restituisce un numero di quote di emissioni sufficiente a coprire le emissioni rilasciate durante l'anno precedente sia obbligato a pagare un'ammenda per le emissioni in eccesso. Per ciascuna tonnellata di biossido di carbonio equivalente emessa per la quale il gestore non ha restituito le quote di emissione, l'ammenda per le emissioni in eccesso corrisponde a 100 EUR. Il pagamento dell'ammenda per le emissioni in eccesso non dispensa il gestore dall'obbligo di restituire un numero di quote di emissioni corrispondente a tali emissioni in eccesso all'atto della restituzione delle quote relative alle emissioni dell'anno civile seguente.»;

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«5. Se un operatore aereo non rispetta le prescrizioni della presente direttiva nemmeno in seguito all'imposizione di misure coercitive, il suo Stato membro di riferimento può chiedere alla Commissione di decidere di imporgli un divieto operativo.

6. Qualsiasi richiesta di uno Stato membro di riferimento ai sensi del paragrafo 5 contiene:

a) la prova che l'operatore aereo non ha rispettato i suoi obblighi ai sensi della presente direttiva;

b) dettagli sulla misura coercitiva adottata da tale Stato membro;

c) una giustificazione dell'imposizione di un divieto operativo a livello comunitario; e

d) una raccomandazione sulla portata del divieto operativo a livello comunitario e sulle eventuali condizioni per la sua applicazione.

7. Quando richieste del tipo di quelle di cui al paragrafo 5 sono rivolte alla Commissione, questa ne informa gli altri Stati membri (attraverso i loro rappresentanti in seno al comitato di cui all'articolo 23, paragrafo 1, conformemente al regolamento interno di tale comitato).

8. L'adozione di una decisione a seguito di una richiesta ai sensi del paragrafo 5 è preceduta, laddove opportuno e fattibile, da consultazioni con le autorità responsabili della supervisione regolamentare dell'operatore aereo in questione. Ogniquale volta possibile, le consultazioni sono svolte congiuntamente dalla Commissione e dagli Stati membri.

9. Quando valuta se adottare una decisione a seguito di una richiesta ai sensi del paragrafo 5, la Commissione comunica all'operatore aereo in questione i fatti e le considerazioni principali che sono alla base di tale decisione. L'operatore aereo ha la possibilità di presentare osservazioni scritte alla Commissione entro 10 giorni lavorativi dalla data di comunicazione.

10. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può adottare, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 23, paragrafo 2, la decisione di imporre un divieto operativo all'operatore aereo interessato.

11. Ciascuno Stato membro applica, all'interno del proprio territorio, le eventuali decisioni adottate ai sensi del paragrafo 10. Esso informa la Commissione dei provvedimenti adottati in applicazione di tali decisioni.

12. Se del caso, sono fissate regole dettagliate in relazione alle procedure di cui al presente articolo. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 23, paragrafo 3.»

15) Sono inseriti gli articoli seguenti:

«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 (\*), 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. Quando, nei primi due anni di ciascun periodo di cui all'articolo 3 *quater*, nessuna delle emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati da un operatore aereo di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo è attribuita al suo Stato membro di riferimento, l'operatore aereo è trasferito a un altro Stato membro di riferimento per il successivo periodo. Il nuovo Stato membro di riferimento è 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 nei primi due anni del periodo precedente.

3. In base alle informazioni di cui dispone, la Commissione:

a) pubblica, anteriormente al 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;

b) aggiorna l'elenco, anteriormente al 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.

4. Ai fini del paragrafo 1, per gli operatori aerei 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 *quater*, 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.

(\*) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.»

16) All'articolo 19, il paragrafo 3 è così modificato:

a) l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

«Tale regolamento stabilisce anche disposizioni in materia di utilizzo e identificazione delle CER e delle ERU nel sistema comunitario e riguardo al monitoraggio del livello di utilizzo raggiunto e disposizioni finalizzate a tener conto dell'inclusione delle attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote.»

b) è aggiunto il seguente comma:

«Il regolamento relativo ad un sistema standardizzato e sicuro di registri assicura che le quote, CER e ERU restituite da operatori aerei siano trasferite ai conti dei ritiri degli Stati membri per il primo periodo d'impegno del protocollo di Kyoto soltanto nella misura in cui tali quote, CER e ERU corrispondono alle emissioni incluse nei totali nazionali degli inventari nazionali degli Stati membri per tale periodo.»

17) All'articolo 23, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. 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 delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»

18) È inserito il seguente articolo:

«Articolo 25 bis

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

1. 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, la Commissione, dopo essersi consultata con tale paese terzo e con gli Stati membri nell'ambito del comitato di cui all'articolo 23, paragrafo 1, valuta le opzioni disponibili al fine di garantire un'interazione ottimale tra il sistema comunitario e i provvedimenti adottati da tale paese.

Se necessario, la Commissione può adottare modifiche per garantire che i voli in arrivo dal paese terzo in questione siano esclusi dalle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I o per garantire eventuali altre modifiche delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I richieste da un accordo a norma del quarto comma. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

La Commissione può proporre al Parlamento europeo e al Consiglio eventuali altre modifiche della presente direttiva.

La Commissione può inoltre, ove opportuno, formulare raccomandazioni al Consiglio a norma dell'articolo 300, paragrafo 1, del trattato ai fini dell'avvio di negoziati per concludere un accordo con il paese terzo in questione.

2. La Comunità e i suoi Stati membri proseguono la ricerca di un accordo su misure globali per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo. Alla luce di qualsiasi accordo in tal senso, la Commissione valuta se sia necessario modificare la presente direttiva per quanto attiene agli operatori aerei.»

19) L'articolo 28 è così modificato:

a) al paragrafo 3, la lettera b), è sostituita dalla seguente:

«b) che sarà responsabile della restituzione di quote di emissione, diverse dalle quote rilasciate a norma del capo II, uguali al totale delle emissioni degli impianti del raggruppamento, in deroga all'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), e all'articolo 12, paragrafo 3; e»;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. L'amministratore fiduciario è soggetto alle sanzioni previste per la violazione dei requisiti di restituzione di quote di emissioni, diverse dalle quote rilasciate a norma del capo II, sufficienti per coprire le emissioni totali degli impianti del raggruppamento, in deroga all'articolo 16, paragrafi 2, 3 e 4.»

20) All'articolo 30 è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Entro il 1° giugno 2015 la Commissione, sulla base del controllo e dell'esperienza dell'applicazione della presente direttiva, riesamina il funzionamento della presente direttiva in relazione alle attività di trasporto aereo di cui all'allegato I e può presentare, se del caso, proposte. La Commissione prende in considerazione in particolare:

- a) le implicazioni e gli effetti della presente direttiva in relazione al funzionamento generale del sistema comunitario;
- b) il funzionamento del mercato delle quote nel settore del trasporto aereo, con particolare riguardo alle eventuali perturbazioni del mercato;
- c) l'efficacia ambientale del sistema comunitario e la misura in cui la quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei ai sensi dell'articolo 3 *quater* dovrebbe essere ridotta in linea con gli obiettivi globali dell'Unione europea di riduzione delle emissioni;
- d) l'impatto del sistema comunitario sul settore del trasporto aereo;
- e) il proseguimento della riserva speciale per gli operatori aerei, tenendo conto della probabile convergenza dei tassi di crescita nel settore industriale;
- f) l'impatto del sistema comunitario sulla dipendenza strutturale dal trasporto aereo delle regioni insulari, intercluse e periferiche della Comunità;
- g) l'eventualità di includere un sistema di "passerella" per agevolare lo scambio di quote tra gli operatori aerei e i gestori degli impianti assicurando nel contempo che nessuna transazione comporti un trasferimento netto di quote dagli operatori aerei ai gestori degli impianti;
- h) le implicazioni delle soglie di esclusione specificate nell'allegato I in termini di massa massima al decollo certificata e numero di voli annuali effettuati da un operatore aereo; e
- i) l'impatto dell'esenzione dal sistema comunitario di taluni voli effettuati nel quadro di oneri di servizio pubblico imposti ai sensi del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (\*).

La Commissione riferisce successivamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

(\*) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).».

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

«CAPO V

**Disposizioni finali».**

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

#### Articolo 2

##### Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ... (\*). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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 che essi adottano nel settore disciplinato 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 ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

---

(\*) Diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

## 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) al paragrafo 2, prima della tabella, è inserito il seguente comma:

«Per il 2012 sono inclusi tutti i voli che arrivano a o partono da un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato.»;

c) è inserita la seguente categoria di attività:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <p>«Trasporto aereo</p> <p>Voli in partenza da o in arrivo a un aerodromo 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, i capi di governo, i ministri del governo di un paese diverso da uno Stato membro, 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;</p> <p>c) i voli effettuati a fini di ricerca e soccorso, i voli per attività antincendio, i voli umanitari e i voli per servizi medici d'emergenza autorizzati dall'autorità competente responsabile;</p> <p>d) i voli effettuati esclusivamente secondo le regole del volo a vista definite nell'allegato 2 della Convenzione di Chicago;</p> <p>e) 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>f) 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>g) i voli effettuati al solo fine di verificare, collaudare o certificare aeromobili o apparecchiature sia a bordo che a terra;</p> <p>h) i voli effettuati da un aeromobile con una massa massima al decollo certificata inferiore a 5 700 kg;</p> <p>i) voli effettuati nel quadro di obblighi di servizio pubblico imposti ai sensi del regolamento (CEE) n. 2408/92 su rotte all'interno di regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato CE, o su rotte per le quali la capacità offerta non supera i 30 000 posti all'anno; e</p> <p>j) voli diversi dai 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, i capi di governo, i ministri del governo di uno Stato membro dell'UE, effettuati da un operatore di trasporto aereo commerciale che opera per tre periodi di quattro mesi consecutivi meno di 243 voli per periodo i quali, se non fosse per questo, rientrerebbero in questa attività.</p> | <p>Biossido di carbonio»</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|



2) L'allegato IV è così modificato:

a) dopo il titolo dell'allegato è inserito il titolo seguente:

«PARTE A — CONTROLLO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI PRODOTTE DA IMPIANTI FISSI»;

b) è inserita la seguente parte:

«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 × 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, identificati 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 aereo,
- 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 aeromobili 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 aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro e sono atterrati in un aerodromo 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 e 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 degli articoli 3 *sexies* e 3 *septies***

Ai fini della domanda di assegnazione di quote a norma dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1, o dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 2, l'entità dell'attività di trasporto aereo è calcolata in tonnellate-chilometro, secondo la seguente formula:

tonnellate-chilometro = distanza × carico pagante

dove:

distanza = la distanza ortodromica tra l'aerodromo di partenza e l'aerodromo di arrivo maggiorata di un fattore fisso aggiuntivo di 95 km;

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 la massa effettiva o la massa forfettaria riferita ai passeggeri e al bagaglio imbarcato contenuta nella documentazione sulla massa e sul bilanciamento per i voli interessati, oppure un valore d'ufficio pari a 110 kg per ciascun passeggero e relativo bagaglio imbarcato.

#### **Comunicazione dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini degli articoli 3 *sexies* e 3 *septies***

Ciascun operatore aereo deve comunicare le seguenti informazioni nella domanda presentata a norma dell'articolo 3 *sexies*, paragrafo 1 o dell'articolo 3 *septies*, paragrafo 2:

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

- nome dell'operatore aereo,
- 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 aeromobili 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 aerodromi,
- numero di passeggeri-chilometro per coppia di aerodromi,
- numero di tonnellate-chilometro per coppia di aerodromi,
- metodo scelto per il calcolo della massa dei passeggeri e del bagaglio imbarcato,
- 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 dell'allegato è inserito il titolo seguente:

«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) di tale punto 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 degli articoli 3 *sexies* e 3 *septies***

- 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 degli articoli 3 *sexies*, paragrafo 1, e 3 *septies*, paragrafo 2, 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.».
-

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

Nel dicembre del 2006 la Commissione ha adottato la proposta <sup>(1)</sup> 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. La proposta è stata trasmessa al Consiglio il 22 dicembre 2006.

Il Parlamento europeo ha adottato il parere in prima lettura il 13 novembre 2007.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il parere il 30 maggio 2007 <sup>(2)</sup>.

Il Comitato delle regioni ha adottato il parere il 10 ottobre 2007 <sup>(3)</sup>.

Il 18 aprile 2008 il Consiglio ha adottato la posizione comune.

### II. OBIETTIVO

L'obiettivo principale della proposta di direttiva è quello di ridurre l'impatto esercitato dal settore del trasporto aereo sui cambiamenti climatici, considerate le emissioni crescenti prodotte da questo settore, segnatamente includendo le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario generale di scambio delle quote di emissione (ETS).

La proposta è in forma di modifica della direttiva 2003/87/CE (direttiva ETS).

### III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

#### Aspetti generali

La posizione comune incorpora una serie di emendamenti in prima lettura del Parlamento europeo, alla lettera, in parte o nello spirito. Essi migliorano o chiariscono il testo della proposta di direttiva. Tuttavia altri emendamenti non sono rispecchiati nella posizione comune in quanto il Consiglio ha convenuto che non fossero necessari e/o applicabili, poiché non corroborati in misura sufficiente dalle conoscenze scientifiche attuali e in quanto la loro attuazione comporterebbe costi amministrativi maggiori e non commisurati.

La posizione comune introduce inoltre una serie di modifiche diverse da quelle formulate nel parere in prima lettura del Parlamento europeo; in parecchi casi le disposizioni della proposta iniziale della Commissione sono state infatti integrate da nuovi elementi oppure riformulate per intero, con l'aggiunta di disposizioni completamente nuove.

Inoltre sono state apportate parecchie modifiche redazionali con il solo intento di chiarire il testo o di assicurare la coerenza generale della direttiva.

#### Aspetti specifici

##### *(1) Data d'inizio e campo di applicazione del sistema*

Il Consiglio, in accordo con il Parlamento europeo, ha respinto l'impostazione in due fasi proposta dalla Commissione e ha optato per una **data d'inizio unica per tutti i voli** da includere nel sistema. Questa scelta è considerata necessaria per assicurare un impatto ambientale rafforzato del sistema, minimizzando nel contempo le distorsioni della concorrenza. Il Consiglio, tuttavia, contrariamente alla Commissione e al Parlamento europeo che propongono il 2011 come data d'inizio, ha ritenuto ragionevole rinviarla di un anno, ossia al **2012**, tenuto conto delle fasi procedurali che comporta l'adozione della legislazione, della complessità del sistema e dell'esigenza di predisporre una serie di misure di attuazione.

<sup>(1)</sup> Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 defin.

<sup>(2)</sup> GU C 206 del 27.7.2007, pag. 47.

<sup>(3)</sup> GU C 305 del 15.12.2007, pag. 15.

## (2) Assegnazione

Al pari del Parlamento europeo, il Consiglio ritiene di importanza fondamentale per il funzionamento del sistema la questione dell'assegnazione delle quote. Al riguardo ha apportato alla proposta della Commissione una serie di modifiche che ne rendono i contenuti più aderenti allo spirito di parecchi emendamenti del PE, benché questi ultimi non siano stati integrati testualmente nella posizione comune.

Pertanto, il Consiglio ha mantenuto il **tetto massimo** del 100 % di emissioni storiche come proposto dalla Commissione, accennando non di meno a una possibile riduzione nel quadro del riesame del funzionamento della direttiva in relazione alle attività di trasporto aereo che sarà effettuato entro il 2015 (articolo 30, paragrafo 4).

Il Consiglio ha approvato la scelta della Commissione riguardo al **metodo di assegnazione**, basato in parte sull'assegnazione delle quote a titolo gratuito applicando un semplice parametro di riferimento e, in parte, sulla vendita all'asta.

Il Consiglio ha però **adattato** lievemente il **parametro di riferimento** modificando il carico pagante (che passa a 110 kg per ciascun passeggero e relativo bagaglio imbarcato) e la distanza (con una maggiorazione di 95 km della distanza ortodromica) usati per calcolare l'attività di trasporto aereo (*tonnellate-chilometro*) di ogni operatore aereo.

Per quanto riguarda i **livelli di quote messe all'asta** il Consiglio ha respinto la proposta della Commissione di usare una percentuale corrispondente alla media delle percentuali proposte dagli Stati membri che prevedono la vendita all'asta nei rispettivi piani nazionali di assegnazione, optando per una **percentuale fissa del 10 %**. Inoltre il Consiglio ha introdotto la possibilità esplicita che questa percentuale sia aumentata nel quadro del riesame generale della direttiva ETS. In tal modo, pur non incorporando l'emendamento 74 del PE, la posizione comune è di fatto in linea con il suo spirito generale poiché riconosce che è opportuno prevedere un aumento (graduale) del livello di quote messe all'asta. Una percentuale iniziale più bassa combinata con la possibilità di aumenti futuri è, secondo il Consiglio, preferibile perché corrisponde a un'impostazione più cauta capace — da un lato — di assicurare che il trasporto aereo non sia trattato molto diversamente da altri settori interessati dall'ETS e — dall'altro — di favorire un migliore adattamento al funzionamento globale del sistema comunitario.

Quanto all'uso dei **proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote** il Consiglio ha adottato una posizione leggermente modificata rispetto a quella della Commissione e del Parlamento europeo. Ai sensi della formulazione attuale dell'articolo 3 *quinquies*, paragrafo 4, spetta agli Stati membri stabilire l'uso che deve essere fatto di questi proventi. Ciò non di meno lo stesso articolo 3 *quinquies*, paragrafo 4, prevede che tali proventi siano utilizzati per lottare contro i cambiamenti climatici nell'Unione europea e nei paesi terzi e per coprire i costi amministrativi connessi al funzionamento del sistema. La modifica si prefigge di garantire il rispetto dei principi costituzionali e/o di bilancio fondamentali nell'ordinamento giuridico interno di parecchi Stati membri.

Uno degli elementi nuovi di maggior rilievo introdotti dal Consiglio nella proposta della Commissione è la creazione della **riserva speciale per i nuovi operatori aerei o per gli operatori aerei in rapida crescita** (ossia gli operatori in grado di dimostrare un tasso di crescita annuo del 18 % negli anni successivi all'anno di riferimento usato per l'assegnazione delle quote). Ai sensi dell'articolo 3 *septies* una percentuale fissa (3 %) di quote da assegnare verrà accantonata per essere distribuita agli operatori aerei ammissibili in base a un sistema di riferimento simile al sistema usato per l'assegnazione iniziale. Questa disposizione farà sì che i nuovi operatori aerei o gli operatori aerei di Stati membri con un tasso di mobilità inizialmente molto basso (ma costantemente in crescita) non siano penalizzati dal sistema. Il Consiglio ha controbilanciato eventuali distorsioni del mercato conferendo alla distribuzione di quote nell'ambito della riserva speciale il carattere di una-tantum, e disponendo in parallelo che la risultante quota annuale per tonnellata-chilometro assegnata agli operatori aerei ammissibili non sia maggiore della quota annuale per tonnellata-chilometro assegnata agli operatori aerei a titolo di assegnazione principale (articolo 3 *septies*, paragrafo 6). In tal modo il Consiglio si muove nella stessa direzione degli emendamenti 22, 28 e 33 del PE. Ciò non di meno il funzionamento della riserva speciale prevista nella posizione comune comporterebbe costi amministrativi inferiori e non causerebbe distorsioni del mercato significative.

(3) *Esenzioni*

Il Consiglio ha **perfezionato** ulteriormente varie esenzioni dal sistema, tenendo conto degli emendamenti del Parlamento europeo corrispondenti (emendamenti 51, 52, 53, 70 e 79). Ha scelto così di non esentare dal sistema i voli effettuati dai capi di stato dell'UE, ma di esentare i voli effettuati a fini di ricerca e soccorso, i voli per attività antincendio, i voli umanitari e i voli per servizi medici d'emergenza. Sono esentati anche i voli effettuati al solo fine di verificare, collaudare o certificare aeromobili o apparecchiature sia a bordo che a terra.

La posizione comune ha introdotto un'ulteriore esenzione dal sistema, una **clausola «de minimis»** che comporta l'esenzione dei voli effettuati da un operatore di trasporto aereo commerciale che opera per tre periodi di quattro mesi consecutivi meno di 243 voli per periodo. Il Consiglio ha abbinato questa esenzione alla corrispondente definizione di «operatore di trasporto aereo commerciale» e a un considerando volto a garantire che gli operatori con livelli di traffico assai ridotti, compresi molti operatori di paesi in via di sviluppo, non sostengano oneri amministrativi sproporzionati. Si invia così un segnale politico forte ai paesi in via di sviluppo, riducendo nel contempo le difficoltà burocratiche e gli oneri amministrativi generali legati alla gestione del sistema. Si tiene conto degli eventuali effetti negativi sul mercato scegliendo un criterio neutro per l'esenzione, basato sulla «mera» attività.

Al pari del Parlamento europeo, il Consiglio ha tenuto conto inoltre delle **esigenze specifiche delle regioni ultraperiferiche e dello status particolare dei voli soggetti agli obblighi di servizio pubblico**. Nella posizione comune si escludono dal sistema i voli effettuati nel quadro di obblighi di servizio pubblico imposti su rotte all'interno di regioni ultraperiferiche o su rotte per le quali la capacità offerta non supera i 30 000 posti all'anno e si prevede anche il considerando corrispondente. Al riguardo pertanto la posizione comune va al di là dell'emendamento 78 del Parlamento europeo.

(4) *Altre questioni*

Si inserisce un nuovo articolo (articolo 3 *octies*) che impone agli Stati membri un ulteriore obbligo di provvedere affinché gli operatori aerei trasmettano all'autorità competente **piani di monitoraggio e comunicazione** che stabiliscano le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni e dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini della richiesta delle quote da assegnare.

All'articolo sulle misure **coercitive** della direttiva sul sistema di scambio delle quote di emissione (articolo 16) si aggiungono vari nuovi paragrafi, che prevedono che uno Stato membro di riferimento possa chiedere alla Commissione di imporre un divieto operativo a livello comunitario all'operatore aereo che non rispetti le prescrizioni della direttiva. L'imposizione di un divieto operativo è una misura coercitiva considerata come ultima risorsa, ma includerla è stato ritenuto necessario per garantire il pieno rispetto del sistema da parte degli operatori aerei, questione di estrema importanza per il Consiglio.

Inoltre il Consiglio ha modificato la proposta della Commissione riguardo alla **trasformazione delle quote e alla loro conseguente utilizzazione ai fini di impegni internazionali**, scegliendo un sistema semiaperto e sopprimendo la disposizione della proposta della Commissione che avrebbe consentito agli operatori aerei di trasformare le proprie quote in quote utilizzabili da altri operatori. Riconoscendo che il trasporto aereo nazionale (e non internazionale) rientra negli impegni internazionali degli Stati membri per il primo periodo di impegno in base al protocollo di Kyoto, si aggiunge all'attuale articolo 19 della direttiva sul sistema di scambio delle quote di emissione un nuovo paragrafo che prevede che il regolamento relativo ai registri assicurati che le quote, CER e ERU siano trasferite ai conti dei ritiri degli Stati membri per il primo periodo d'impegno del protocollo di Kyoto soltanto nella misura in cui tali quote CER e ERU corrispondono alle emissioni incluse nei totali nazionali degli inventari nazionali degli Stati membri per tale periodo.

Il Consiglio ha inoltre modificato nella sostanza l'articolo 25 *bis*, che ora cerca di precisare le diverse procedure istituzionali di cui può disporre la Commissione per adattare, adeguare o modificare la direttiva dopo essersi consultata con i paesi terzi o dopo aver concluso nuovi accordi con **i medesimi**. Si evidenzia l'importanza della ricerca di una soluzione globale alla questione della riduzione delle emissioni derivanti dalle attività di trasporto aereo nonché la necessità di cercare l'interazione ottimale tra il sistema comunitario e i sistemi equivalenti dei paesi terzi. Al riguardo, anche se il Consiglio ha scelto di non riprendere alla lettera l'emendamento corrispondente del Parlamento europeo (emendamento 49), lo spirito della posizione comune ne segue il principio ispiratore molto da vicino.

Infine all'attuale **clausola di riesame** della direttiva sul sistema di scambio delle quote di emissione (articolo 30) si aggiungono vari punti che fungono da lista di controllo per il riesame del funzionamento della direttiva in relazione alle attività di trasporto aereo e per affrontare eventuali problemi sollevati dall'inclusione di dette attività nel sistema globale di scambio delle quote di emissione.

#### IV. CONCLUSIONI

Il Consiglio ritiene che la posizione comune costituisca un pacchetto di misure equilibrato che contribuirà a ridurre le emissioni del trasporto aereo in conformità con le politiche e gli obiettivi dell'UE, espressi anche nell'ambito dell'UNFCCC, garantendo al tempo stesso che il sistema sia applicato a tutti gli operatori aerei senza distinzione di nazionalità e quindi che l'inclusione del trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione non comporti distorsioni di concorrenza.

Il Consiglio auspica discussioni costruttive con il Parlamento europeo ai fini di una rapida adozione della direttiva.

---