

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Commissione per i problemi economici e monetari*

**2006/0304(COD)**

13.9.2007

## **PARERE**

della commissione per i problemi economici e monetari

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra (COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Relatore per parere: Alain Lipietz

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

Conformemente alla sua comunicazione del settembre 2005, la Commissione europea ha presentato, il 20 dicembre 2006, una proposta di direttiva 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.

Il rapido aumento delle emissioni generate dal trasporto aereo (l'87 % dal 1990) rischia di vanificare in parte gli sforzi attuati nell'UE per ridurre le emissioni in maniera globale. L'inclusione dell'attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio mira a limitare, o a internalizzare nei costi, le esternalità negative del settore. Pertanto il relatore accoglie positivamente il fatto che la proposta di direttiva consenta di intervenire per contrastare il surriscaldamento del clima, tenendo conto, nel contempo, delle esigenze legate all'economia e alla concorrenza.

### Le nuove proposte del relatore

#### **1. Limitare, in un primo tempo, gli obblighi previsti per i voli *in partenza* da un aeroporto UE per assicurare l'accettabilità internazionale del progetto europeo**

Benché il principio della realizzazione di un sistema aperto di diritti di emissione per il trasporto aereo sia stato approvato dalla risoluzione 35.5 dell'assemblea dell'ICAO, la pubblicazione del progetto di direttiva ha suscitato l'ostilità di diversi partner dell'UE<sup>1</sup> che si oppongono all'inclusione degli aerei dei loro paesi nel sistema comunitario.

Tale opposizione non può portare l'UE a modificare la propria regolamentazione, dato che il principio di applicazione geografica è necessario ad assicurare l'efficacia economica e ambientale del sistema e a evitare distorsioni della concorrenza, in conformità alle regole stabilite dall'OMC. L'Europa può e deve dare l'esempio in materia di protezione del clima e ha sempre affermato la sua sovranità in materia di difesa della concorrenza. Ciononostante, per evitare eventuali rimesse in discussione giuridiche, sarebbe opportuno concedere ai nostri partner dell'ICAO il tempo di applicare la risoluzione 35.5.

Si propone quindi, in un primo momento, di limitare l'applicazione della direttiva ai soli voli *in partenza* da un aeroporto comunitario.

Tale compromesso non dovrebbe avere una durata eccessiva, dato che il meccanismo definitivo proposto è conforme sia alle regole dell'OMC sia alla risoluzione 35.5 dell'ICAO. Lascia comunque spazio per i negoziati. Il relatore propone un termine di 5 anni (fino all'apertura del "post Kyoto", dove l'Unione europea e il Parlamento europeo hanno già concordato di agire unilateralmente per salvare il clima, qualora nel frattempo non si giungesse a un accordo).

---

<sup>1</sup> Cfr. la lettera indirizzata alle istituzioni comunitarie e agli Stati membri dagli ambasciatori di Stati Uniti, Cina, Giappone, Corea del Sud, Canada e Australia.

## **2. Rafforzare il ruolo delle aste per l'attribuzione delle autorizzazioni a emettere gas a effetto serra**

È sorprendente, in qualunque modo lo si giustifichi (dato che si tratta di una rimessa in discussione di una gratuità precedente) che autorizzazioni dotate di valore di mercato siano attribuite in gran parte gratuitamente. Tuttavia, visto che l'attribuzione si basa sulle emissioni rilevate anteriormente, questa modalità di ripartizione costituisce una sovvenzione implicita alle compagnie già presenti, a danno delle nuove compagnie, con il rischio di abuso di posizione dominante. Per questa ragione, una minima parte dei diritti di emissione, pari al 10%, dovrebbe essere attribuita obbligatoriamente all'asta, con la previsione di aumentare tale quota per consentire "nuovi ingressi" sul mercato del trasporto aereo. Inoltre, l'aumento dei proventi ottenuti grazie alle aste costituirà una fonte di finanziamento ulteriore per i progetti di ricerca sull'effetto serra, oppure potrà servire per ridurre il costo dei trasporti meno inquinanti.

## **3. Proporre un'applicazione più ambiziosa del nuovo meccanismo**

Il compromesso con i paesi terzi proposto sopra (paragrafo 1) comporta una diminuzione importante dello sforzo chiesto al trasporto aereo, che si vede escluso dal sistema delle quote per 5 anni per la metà dei suoi voli continentali (verso l'Europa). Questo compromesso diplomatico deve essere compensato con misure che tengano maggiormente in considerazione l'esigenza urgente di contrastare l'effetto serra. Il relatore propone di anticipare di un anno l'intero meccanismo e di programmare una riduzione delle quote complessive concesse al trasporto aereo, pari alla metà delle restrizioni imposte agli altri settori.

Le seguenti modifiche renderebbero la proposta più efficace:

- Il meccanismo dovrebbe essere realizzato nel 2010-2011.
- Si dovrebbe tenere in considerazione l'effetto reale delle emissioni ad alta quota, tramite un meccanismo moltiplicatore.
- Il piano delle quote attribuite al trasporto aereo dovrà essere all'insegna delle stesse esigenze di riduzione della media degli altri settori industriali.
- La lotta contro i cambiamenti climatici non può limitarsi a questa direttiva, dato che i piccoli aerei, per esempio, sono stati esentati dal sistema delle quote. È necessario istituire gruppi di studio, allo scopo di analizzare altre modalità di intervento quali, ad esempio, una tassazione armonizzata del cherosene utilizzato per i voli all'interno dell'UE.

## **4. Eliminare il trattamento di favore per i voli ufficiali**

La proposta della Commissione prevede delle eccezioni. Benché alcune di esse trovino giustificazione nei vantaggi apportati alla società (voli di salvataggio), non è normale che i voli ufficiali o governativi beneficino di esenzioni. I politici devono privilegiare i mezzi di trasporto meno inquinanti per i loro spostamenti.

## EMENDAMENTI

La commissione per i problemi economici e monetari invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione<sup>1</sup>

Emendamenti del Parlamento

### Emendamento 1 CONSIDERANDO 8 BIS (nuovo)

***(8 bis) L'attuale sistema di gestione del traffico aereo (GTA) in Europa soffre di diverse inefficienze che aumentano considerevolmente le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal settore dell'aviazione. In particolare, le discrepanze tra i sistemi GTA dei vari Stati membri fanno sì che le compagnie aeree siano obbligate a percorrere itinerari più lunghi della distanza ortodromica, il che risulta in un consumo più elevato di combustibile. L'iniziativa Cielo unico europeo, quando applicata integralmente, permetterà di utilizzare la distanza ortodromica e, di conseguenza, le emissioni di CO<sub>2</sub> saranno ridotte fino al 12%. Il Cielo unico europeo dovrebbe pertanto essere messo in atto quanto prima.***

#### *Motivazione*

*Nel quadro dell'attuale sistema di gestione del traffico aereo, gli aerei sono obbligati a seguire rotte sinuose in uno spazio aereo frammentato o ricevono istruzioni di volare ad altitudini o a velocità che non permettono ai motori di raggiungere l'efficienza massima. Tali inefficienze contribuiscono ad aumentare le emissioni di CO<sub>2</sub>, per cui è necessario uno sforzo per adottare l'iniziativa Cielo unico europeo il più rapidamente possibile, dato che così facendo si ridurranno le inefficienze creando un sistema europeo unico di gestione del traffico aereo, basato in maggior misura su modelli reali di volo, anziché utilizzare le attuali disposizioni che si basano ampiamente sulle frontiere nazionali.*

### Emendamento 2 CONSIDERANDO 11

<sup>1</sup> Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

(11) *A decorrere dal 2011 è opportuno inserire nel sistema comunitario di scambio le emissioni imputabili ai voli effettuati tra aeroporti della Comunità.* A partire dal 2012 è opportuno includere anche le emissioni prodotte da tutti i voli in arrivo e in partenza da un aeroporto comunitario. Il sistema comunitario *può* pertanto rappresentare un modello per estendere questo tipo di struttura in tutto il mondo. Se un paese terzo adotta misure volte a ridurre l'impatto sul clima dei voli in partenza dal proprio territorio e destinati ad un aeroporto comunitario e se tali misure sono almeno equivalenti alle disposizioni fissate nella presente direttiva, è opportuno modificare il sistema comunitario al fine di escludere i voli in arrivo nella Comunità da quel paese.

(11) *Onde assicurare una parità di condizioni di concorrenza tra gli aeroporti e tra gli esercenti di aeromobili, i voli internazionali e i voli intracomunitari devono essere inclusi nel sistema comunitario dall'inizio.* A partire dal 2010 è opportuno includere anche le emissioni prodotte da tutti i voli in arrivo e in partenza da un aeroporto comunitario. Il sistema comunitario *deve* pertanto rappresentare un modello per estendere questo tipo di struttura in tutto il mondo. *La Commissione deve, a tal fine, avviare immediatamente negoziati internazionali volti a raggiungere un accordo internazionale relativo a un sistema globale.* Se un paese terzo adotta misure volte a ridurre l'impatto sul clima dei voli in partenza dal proprio territorio e destinati ad un aeroporto comunitario e se tali misure sono almeno equivalenti alle disposizioni fissate nella presente direttiva, è opportuno modificare il sistema comunitario al fine di escludere i voli in arrivo nella Comunità da quel paese.

#### *Motivazione*

*Onde garantire una parità di condizioni di concorrenza, i voli internazionali devono essere inclusi fin dall'inizio del sistema, e la data di inizio deve essere anticipata al 2010. Tuttavia, per impedire eventuali azioni di ritorsione o azioni giudiziarie da parte di terzi non comunitari, si dovrebbe intraprendere immediatamente un dialogo internazionale volto a raggiungere un accordo su un sistema globale.*

#### Emendamento 3 CONSIDERANDO 12 BIS (nuovo)

*(12 bis) Per completare la presente direttiva occorrerà realizzare altre azioni. È pertanto opportuno istituire gruppi di riflessione incaricati di studiare altre possibilità d'azione.*

#### *Motivazione*

*La lotta contro il riscaldamento climatico è un'importante posta in gioco che richiede un impegno forte da parte dell'Unione europea. Oltre alla presente direttiva occorrerà*

realizzare altre azioni.

Emendamento 4  
CONSIDERANDO 13 BIS (nuovo)

***(13 bis) Onde offrire un appoggio costante alle regioni d'Europa più remote e scarsamente popolate, particolarmente dipendenti dai servizi di trasporto aereo, si dovrebbe accordare particolare attenzione ai servizi regionali di distribuzione nell'assegnazione e nel rilascio di quote. Si deve garantire un'equa distribuzione di quote per i servizi aerei a regioni remote o isolate, oltre alle misure già esistenti, quali gli oneri di servizio pubblico (OSP) del trasporto aereo attualmente vigenti nell'UE, in modo da facilitare uno sviluppo economico costante a livello regionale.***

*Motivazione*

*Benché si accordi già particolare considerazione ai servizi aerei verso le regioni remote o isolate dell'Unione europea nell'ambito delle misure esistenti, quali gli OSP (disciplinati dal regolamento (CEE) del Consiglio n. 2408/929), detti servizi essenziali devono altresì essere tenuti presenti nell'assegnazione e nel rilascio delle quote del sistema di scambio delle emissioni dell'UE in modo da garantire che possano continuare ad essere operativi.*

Emendamento 5  
ARTICOLO 1, PUNTO 3  
Articolo 3 ter, paragrafo 1 (direttiva 2003/87/CE)

1. La quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei nel periodo compreso tra il **1° gennaio 2011** e il 31 dicembre 2012 è equivalente al 100% della somma delle emissioni storiche del trasporto aereo relative a ciascun anno.

1. La quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei nel periodo compreso tra il **1° gennaio 2010** e il 31 dicembre 2012 è equivalente per ciascun anno alle emissioni storiche del trasporto aereo relative a ciascun anno.

Emendamento 6  
ARTICOLO 1, PUNTO 3  
Articolo 3 ter, paragrafo 3 (direttiva 2003/87/CE)

3. Nel terzo periodo indicato all'articolo 11, paragrafo 2, **e per ogni periodo successivo, la quantità complessiva di quote da assegnare agli operatori aerei corrisponde al 100% delle emissioni storiche del trasporto aereo moltiplicato per il numero di anni che costituiscono il periodo.**

3. **Entro  $x^*$ , la Commissione riesamina la quantità totale di quote di emissione da assegnare, in modo trasparente, agli operatori aerei relativamente alle emissioni storiche del trasporto aereo, ridotte di un tasso pari al tasso di riduzione generale imposto a tutti i settori nel terzo periodo indicato all'articolo 11, paragrafo 2. Tale riesame offre un meccanismo atto ad assicurare che si mantenga l'efficacia ambientale del sistema, affinché gli aerei contribuiscano al sistema di scambio generale di quote di emissioni. La Commissione procede ad ulteriori riesami della quantità complessiva di quote di emissione assegnate.**

---

*\* $x$  viene determinato una volta che il riesame del sistema di scambio delle emissioni dell'UE abbia stabilito la durata delle fasi.*

#### Motivazione

*Il riesame in questione offre un meccanismo atto ad assicurare che si mantenga l'efficacia ambientale per un settore dinamico come l'aviazione. Il riesame dovrebbe essere effettuato almeno alla fine dei tre anni o essere adattato effettivamente ai processi di revisione posteriori al 2012.*

#### Emendamento 7

##### ARTICOLO 1, PUNTO 3

Articolo 3 quater, paragrafo 1 (direttiva 2003/87/CE)

1. Nel periodo indicato all'articolo 3 ter, paragrafo 1, **una percentuale** delle quote è **messa** all'asta. **Tale percentuale corrisponde alla media delle percentuali proposte dagli Stati membri che prevedono la vendita all'asta nei rispettivi piani nazionali di assegnazione a norma del Capo III per il periodo interessato.**

1. Nel periodo indicato all'articolo 3 ter, paragrafo 1, **il 50%** delle quote è **messo** all'asta.

#### Motivazione

*Un livello elevato di vendita all'asta di quote contribuirà a stabilire un prezzo equo per il carbonio nel sistema di scambio delle emissioni, nonché a creare un fondo considerevole per la R&S nelle nuove tecnologie pulite e a contribuire a limitare gli effetti dei cambiamenti*



*climatici, garantendo che venga attuato il principio "chi inquina paga".*

Emendamento 8  
ARTICOLO 1, PUNTO 3  
Articolo 3 quater, paragrafo 4 (direttiva 2003/87/CE)

4. I proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote in conformità al paragrafo 3 sono utilizzati per ***attenuare gli effetti delle emissioni dei gas a effetto serra, favorire l'adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici, finanziare attività di ricerca e sviluppo ai fini dell'attenuazione e dell'adattamento*** e coprire i costi ***sostenuti dallo Stato membro di riferimento*** per l'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri informano la Commissione dei provvedimenti adottati a norma del presente paragrafo.

4. I proventi derivanti dalla vendita all'asta di quote in conformità al paragrafo 3 sono utilizzati per coprire i costi ***giustificati degli Stati membri per la gestione*** della presente direttiva ***e per la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie e progetti che riducano la produzione di emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre sostanze inquinanti da parte del settore dei trasporti aerei, inclusi gli sviluppi operativi della cellula, dei motori e del combustibile pulito, per investire nelle infrastrutture e nei servizi che razionalizzino il traffico aereo e per ridurre altri effetti nocivi dell'aviazione quali l'inquinamento acustico.*** Gli Stati membri informano la Commissione dei provvedimenti adottati a norma del presente paragrafo.

*Motivazione*

*Esiste un grande potenziale di innovazione tecnologica nel settore dell'aviazione che potrebbe contribuire a ridurre in modo significativo le emissioni di CO<sub>2</sub> del settore parallelamente all'inclusione dell'aviazione nel sistema di scambio delle quote di emissioni dell'UE. I proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote dovrebbero essere in gran parte investiti nella R&S per la progettazione di aerei più puliti ed efficienti. I proventi delle vendite all'asta dovrebbero essere utilizzati per quanto possibile per attenuare gli effetti delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per esempio investendo nella ricerca e sviluppo delle tecnologie verdi e nella gestione del controllo del traffico aereo e del controllo di terra.*

Emendamento 9  
ARTICOLO 1, PUNTO 3  
Articolo 3 quinquies, paragrafo 5 (direttiva 2003/87/CE)

5. Entro il ***28 febbraio 2011*** e, successivamente, entro il 28 febbraio di ogni anno, l'autorità competente dello Stato membro di riferimento rilascia a ciascun operatore aereo il numero di quote che gli

5. Entro il ***28 febbraio 2010*** 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.

sono assegnate per quell'anno.

*Motivazione*

*Vista l'urgenza della situazione, l'anticipazione di un anno sul calendario previsto sembra una misura appropriata.*

Emendamento 10

ARTICOLO 1, PUNTO 3

Articolo 3 quinquies, paragrafo 5 bis (nuovo) (direttiva 2003/87/CE)

***5 bis. In caso di fusione o di acquisizione di più vettori nel corso di un periodo, le quote loro concesse o da loro acquisite restano acquisite alla nuova entità. Qualora un vettore cessi la sua attività, le quote corrispondenti sono ricollocate dallo Stato di riferimento sul mercato secondario delle quote. All'apertura della campagna dell'anno successivo, la quota-parte di tali quote rimaste disponibili, tenendo conto del ritmo generale di riduzione delle quote autorizzate, è rimessa interamente all'asta.***

*Motivazione*

*La concessione di quote gratuite secondo il metodo storico ("grand fathering") ha il difetto di favorire le compagnie già esistenti. Ora, la tendenza alla concentrazione delle compagnie diminuirà la concorrenza con il rischio di abusi di posizione dominante se non si profilano nuove compagnie le quali dovranno avere accesso ad un mercato di quote messe all'asta in espansione.*

Emendamento 11

ARTICOLO 1, PUNTO 3

Articolo 3 quinquies, paragrafo 5 ter (nuovo) (direttiva 2003/87/CE)

***5 ter. Sulla base dell'esperienza del periodo 2010-2012, la Commissione presenterà una proposta relativa alla parte dei permessi di emissione che il trasporto aereo è autorizzato a comprare sul mercato secondario dei sistemi più ampi di permessi di emissione.***

*Motivazione*

*Conformemente al punto 28 della risoluzione del nostro Parlamento (luglio 2006), il trasporto aereo non deve riportare esageratamente i suoi sforzi sul mercato generale dei diritti di emissione e dell'accesso ai meccanismi di attuazione congiunta "a detrimento dei settori meno protetti".*

Emendamento 12

ARTICOLO 1, PUNTO 6

Articolo 11 bis, paragrafo 1 bis, comma 2 bis (nuovo) (direttiva 2003/87/CE)

***La percentuale di CER e ERU utilizzabile nel quadro delle attività aeronautiche è rivista parallelamente alla loro utilizzazione in altri settori nel quadro della revisione del sistema di scambio delle emissioni.***

*Motivazione*

*Come avviene in tutti i settori, l'utilizzazione delle CER e delle ERU da parte del settore dell'aviazione necessita una revisione nel quadro delle disposizioni posteriori al 2012.*

Emendamento 13

ALLEGATO, PUNTO 1, LETTERA B)

Allegato I, paragrafo 2, comma 2 (direttiva 2003/87/CE)

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

***"A decorrere dal 1° gennaio 2010, sono inclusi nelle attività di trasporto aereo tutti i voli che arrivano a o partono da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato."***

*Motivazione*

*Onde garantire condizioni eque di concorrenza, i voli internazionali dovrebbero essere inclusi sin dall'inizio del sistema e la data di inizio dovrebbe essere anticipata al 2010.*

Emendamento 14

ALLEGATO, PUNTO 1) C)

Allegato I, tabella (direttiva 2003/87/CE)

## *Trasporto aereo*

Voli in partenza da ***o in arrivo a*** un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato.

Non sono inclusi:

***a) i voli effettuati esclusivamente per trasportare, nell'ambito di un viaggio ufficiale, un monarca regnante o i membri più prossimi della sua famiglia, un capo di Stato, un capo di governo e i ministri di governo, a condizione che tale situazione sia comprovata da un adeguato indicatore attestante lo statuto nel piano di volo;***

b) i voli militari effettuati da aeromobili militari e i voli delle autorità doganali e di polizia nonché i voli effettuati a fini di ricerca e soccorso autorizzati dall'autorità competente responsabile;

***c) i voli effettuati esclusivamente secondo le regole del volo a vista definite nell'allegato 2 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile del 1944;***

***d) i voli che terminano presso l'aerodromo dal quale l'aeromobile è decollato e durante i quali non è stato effettuato alcun atterraggio intermedio;***

***e) i voli di addestramento effettuati al solo fine di ottenere un brevetto o, nel caso di un equipaggio di cabina, un'abilitazione (rating), 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;***

f) i voli effettuati al solo fine di verificare

## *Trasporto aereo*

Voli in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato.

Non sono inclusi:

b) i voli militari effettuati da aeromobili militari ***nel quadro di una missione internazionale*** e i voli delle autorità doganali e di polizia nonché i voli effettuati a fini di ricerca e soccorso ***o di lotta contro gli incendi*** autorizzati dall'autorità competente responsabile;

f) i voli effettuati al solo fine di verificare

o collaudare apparecchiature utilizzate o che devono essere utilizzate come aiuti al suolo alla navigazione aerea, ad esclusione dei voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili interessati;

g) i voli effettuati da un aeromobile con un peso massimo al decollo certificato inferiore a 5 700 kg.

o collaudare apparecchiature utilizzate o che devono essere utilizzate come aiuti al suolo alla navigazione aerea, ad esclusione dei voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili interessati;

g) i voli effettuati da un aeromobile con un peso massimo al decollo certificato inferiore a 5 700 kg.

#### *Motivazione*

*Il potere pubblico riveste un ruolo esemplare e non deve pertanto beneficiare di esenzioni in tale settore. I voli a circuito chiuso sono anch'essi creatori di effetto serra. L'esenzione (g) dei piccoli aeromobili basta ad escludere dal sistema i voli quali battesimo dell'aria, volo a vista, pratica sportiva, turistica o cartografica ecc. Per siffatti voli, organizzati generalmente da compagnie minuscole o da utenti proprietari privati, il metodo della tassazione del cherosene è molto più facile da gestire.*

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di integrare le attività aeree nel sistema comunitario di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra	
<b>Riferimenti</b>	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)	
<b>Commissione competente per il merito</b>	ENVI	
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	ECON 1.2.2007	
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Alain Lipietz 13.2.2007	
<b>Esame in commissione</b>	27.6.2007	10.9.2007
<b>Approvazione</b>	11.9.2007	
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 37	-: 0
	0: 1	
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Manuel António dos Santos, Christian Ehler, Jonathan Evans, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Piiia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Christoph Konrad, Kurt Joachim Lauk, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Peter Skinner, Ieke van den Burg, Sahra Wagenknecht	
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jorgo Chatzimarkakis, Harald Ettl, Ján Hudacký, Werner Langen, Alain Lipietz, Thomas Mann, Maria Petre, Poul Nyrup Rasmussen, Charles Tannock	
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Íñigo Méndez de Vigo	