

# SWITZERLAND

Phone: +41 (0) 43 931 61 68  
Fax: +41 (0) 43 931 61 59  
Telegraphic address:  
AFTN LSSAYOYX  
Email: aip@skyguide.ch



AIP Services  
P.O. Box  
CH-8602 Wangen bei Dübendorf  
Switzerland

**AIC 003/2017 B**

**Effective Date: 22-JUN-2017**

**End Date: 31-DEC-2019**

**Publication Date: 22-JUN-2017**

## **Erhebung und Berichterstattung der Tonnenkilometerdaten aus Luftverkehrstätigkeiten von in- und ausländischen Luftverkehrsbetreibern**

**Collecte et déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes des exploitants d'aéronefs suisses et étrangers**

**Acquisizione e reporting dei dati relativi alle tonnellate-chilometro effettuate dagli aeromobili di operatori aerei svizzeri e stranieri**

## **Erhebung und Berichterstattung der Tonnenkilometerdaten aus Luftverkehrstätigkeiten von in- und ausländischen Luftverkehrsbetreibern**

### **1. Allgemeine Hinweise**

Seit 2012 sind Betreiber von Luftfahrzeugen mit wenigen Ausnahmen grundsätzlich verpflichtet, im Rahmen des Europäischen Emissionshandelssystems (EHS) für alle Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) Emissionsrechte abzugeben ("stop the clock")<sup>1</sup>.

Es ist vorgesehen, mit Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweiz zur Verknüpfung des Europäischen und Schweizer EHS die Luftfahrzeugbetreiber in das Schweizer EHS neu miteinzubeziehen.

Zur Vorbereitung des Einbezugs der Luftfahrt werden für das Jahr 2018 Daten über die Tonnenkilometer für die Berechnung der kostenlosen Zuteilung von spezifischen Emissionsrechten an die Betreiber sowie für die initiale Berechnung des Schweizer Caps für die Luftfahrt (maximal verfügbare Menge an Emissionsrechten) benötigt.

<sup>1</sup>[https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en)

### **2. Rechtliche Grundlage**

Vorbehältlich der fristgerechten Inkraftsetzung durch den Bundesrat im 2017: Verordnung über die Erhebung und die Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten aus Flugstrecken.

### **3. Geltungsbereich**

Grundsätzlich sind alle Inlandflüge und Flüge von der Schweiz bzw. dem Flughafen Basel-Mülhausen, die hinsichtlich der Verkehrsrechte der Schweiz zugerechnet werden, in den EWR sowie entsprechende Flüge zwischen dem Flughafen Basel-Mülhausen und der Schweiz von der Datenerhebungsverordnung betroffen.

Ausgenommen sind:

- a. Flüge, die ausschliesslich zur Beförderung von in offizieller Mission befindlichen Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen sowie von Staatschefs, Regierungschefs und von zur Regierung gehörenden Ministerinnen und Ministern durchgeführt werden, soweit dies durch einen entsprechenden Statusindikator im Flugplan vermerkt ist;
- b. Militär-, Zoll- und Polizeiflüge;

- 
- c. Flüge im Zusammenhang mit Such- und Rettungsflügeinsätzen, Löschflüge, Flüge im humanitären Einsatz sowie Ambulanzflüge in medizinischen Notfällen;
  - d. Flüge, die ausschliesslich nach Sichtflugregeln im Sinne von Anhang 2 des Übereinkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt durchgeführt werden;
  - e. Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne geplante Zwischenlandung wieder zum Ausgangsort zurückkehrt;
  - f. Übungsflüge, die ausschliesslich zum Erwerb oder Erhalt einer Pilotenlizenz oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist und die Flüge nicht zur Beförderung von Fluggästen oder Fracht oder zur Positionierung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;
  - g. Flüge, die ausschliesslich der wissenschaftlichen Forschung dienen;
  - h. Flüge, die ausschliesslich der Kontrolle, Erprobung oder Zulassung von Luftfahrzeugen oder Bord- und Bodenausrüstung dienen;
  - i. Flüge von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5700 kg;
  - j. Flüge, die von kommerziellen Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden, die in jedem von drei aufeinander folgenden Viermonatszeiträumen weniger als 243 Flüge nach Absatz 1 durchführen oder deren jährliche Gesamtemissionen weniger als 10000 t CO<sub>2</sub> betragen;
  - k. Flüge, die von nicht kommerziellen Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden, sofern die jährlichen Gesamtemissionen der Flüge nach Absatz 1 dieser Betreiber weniger als 1000 t CO<sub>2</sub> betragen.
    - Die Ausnahmeregeln nach Buchstaben j und k gelten nicht für Luftfahrzeugbetreiber, die im Jahr 2016 dem europäischen Emissionshandelssystem unterstellt waren.
    - Für die Zuordnung der Flüge zu den Viermonatszeiträumen nach Buchstabe j ist die örtliche Startzeit jedes Flugs massgebend.
    - Ob die Emissionsgrenzen nach Buchstaben j und k erreicht oder überschritten werden, ist nach realistischen Schätzungen des Treibstoffverbrauchs aller einschlägigen Flüge des Jahres 2016 zu entscheiden.

#### **4. Datenerhebung**

Zu jedem Flugplatzpaar müssen im Kalenderjahr 2018 die geleisteten Tonnenkilometer erhoben werden. Die Tonnenkilometer berechnen sich aus dem Produkt von Flugstrecke und Nutzlast, wobei die Nutzlast der Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post Fluggästen und Gepäck entspricht. Anhang 1 der Verordnung erläutert die Erhebungsmethode.

Für die Datenlieferung verantwortlich ist, wer das betreffende Luftfahrzeug betreibt. Kann der Betreiber nicht festgestellt werden, so gilt der Eigentümer des Luftfahrzeuges als Luftfahrzeugbetreiber.

#### **5. Monitoring und Berichterstattung**

##### **Monitoringplan**

Der Luftfahrzeugbetreiber muss einen Monitoringplan zur Erhebung der Daten und zur Berichterstattung über die Daten erstellen. Der Monitoringbericht muss die Angaben nach Anhang 2 Ziffer 1 enthalten.

Der Luftfahrzeugbetreiber muss diesen Monitoringplan bis spätestens am 30. September 2017 beim

Post: Bundesamt für Umwelt,  
Abteilung Klima  
Vermerk: "Monitoring Luftfahrt"  
3003 Bern

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)  
zur Prüfung einreichen.

Das BAFU kann verlangen, dass mangelhafte Monitoringpläne innert einer festgesetzten Frist nachgebessert werden müssen. Der Luftfahrzeugbetreiber muss das Bundesamt für Umwelt umgehend über Änderungen informieren, die Anpassungen am eingereichten Monitoringplan bedingen.

---

## Monitoringbericht

Der Luftfahrzeugbetreiber muss basierend auf dem Monitoringplan die im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 erbrachten Tonnenkilometer erheben und sie in einem Monitoringbericht zusammenstellen. Der Monitoringbericht muss die Angaben nach Anhang 2 Ziffer 2 beinhalten.

Der Luftfahrzeugbetreiber muss seinen Monitoringbericht durch eine Verifizierungsstelle verifizieren lassen (Vorgaben und Anforderungen nach Anhang 3 Ziffer 1-4). Die Kosten für diese Verifizierung trägt der Betreiber.

Der Luftfahrzeugbetreiber muss den verifizierten Monitoringbericht bis spätestens am 31. März 2019 beim

Post: Bundesamt für Umwelt,  
Abteilung Klima  
Vermerk: "Monitoring Luftfahrt"  
3003 Bern

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch) zur Prüfung einreichen.

Die Daten werden vertraulich behandelt. Falls ein verifizierter Bericht Anlass zu Zweifeln über die Richtigkeit der Angaben gibt, kann das BAFU eine Ermessenseinschätzung machen.

Für die Erstellung des Monitoringplans sowie -berichts muss der Luftfahrzeugbetreiber die vom Bundesamt für Umwelt unter folgender Adresse

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klimapolitik/emissionshandel.html>  
zur Verfügung gestellten Vorlagen verwenden.

## 6. Strafbestimmungen/Sanktionierung im Falle von Zuwiderhandlung

Kommt ein Luftfahrzeugbetreiber seiner Pflicht zur Einreichung des Monitoringplans und / oder des Monitoringberichts nicht nach, wird er mit einer Busse bestraft.

## 7. Kontakt und Fragen

Post: Bundesamt für Umwelt,  
Abteilung Klima  
Vermerk: "Monitoring Luftfahrt"  
3003 Bern

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)

- E N D E -

BAZL/LEUW

---

## Collecte et déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes des exploitants d'aéronefs suisses et étrangers

### 1. Remarques générales

Depuis 2012, les exploitants d'aéronefs sont tenus - à quelques exceptions près - de remettre des droits d'émission pour tous les vols au sein de l'Espace économique européen (EEE) dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) (mesure " Stop-the-clock "). <sup>1</sup>.

Avec l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et la Suisse relatif au couplage de leurs SEQE, il est prévu que les exploitants d'aéronefs soient intégrés dans le SEQE suisse.

Pour préparer l'intégration du transport aérien, il faut disposer des données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année 2018 nécessaires au calcul du nombre de droits d'émission spécifiques attribués gratuitement aux exploitants et à la définition du plafond suisse de départ pour le secteur de l'aviation (quantité maximale de droits d'émission disponibles).

<sup>1</sup>[https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en)

### 2. Base légale

Sous réserve de la mise en vigueur de l'ordonnance par le Conseil fédéral en 2017: Ordonnance sur la collecte et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux distances parcourues par les aéronefs.

### 3. Champ d'application

Tous les vols intérieurs et tous les vols au départ de la Suisse ou de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui sont attribués à la Suisse du point de vue des droits de trafic, à destination de l'EEE ainsi que les vols entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse sont en principe concernés par l'ordonnance susmentionnée.

Sont exceptés:

- a. les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, pour autant que ce statut soit attesté par une inscription correspondante dans le plan de vol;
- b. les vols militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;
- c. les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence;
- d. les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale;
- e. les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire planifié n'a été effectué;
- f. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins de l'obtention ou du maintien d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, pour autant que cela soit corroboré par une inscription correspondante dans le plan de vol et que les vols ne servent pas au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;
- g. les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique;
- h. les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de contrôle, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, que ces derniers soient embarqués ou au sol;
- i. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5700 kg;
- j. les vols réalisés par des exploitants commerciaux d'aéronefs qui effectuent moins de 243 vols visés à l'al. 1, au cours de chacune des trois périodes consécutives de quatre mois ou dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 10000 tonnes de CO<sub>2</sub>;
- k. les vols réalisés par des exploitants non commerciaux d'aéronefs, pour autant que les émissions annuelles totales des vols visés à l'al. 1 de ces exploitants soient inférieures à 1000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

- 
- Les règles d'exemption au sens de l'al. 2, let. j et k, ne s'appliquent pas aux exploitants d'aéronefs qui étaient intégrés dans le système européen d'échange de quotas d'émission en 2016.
  - L'heure locale de départ des vols détermine leur attribution aux périodes de quatre mois visées à l'al. 2, let. j.
  - Il y aura lieu de déterminer, par des estimations réalistes de la consommation de carburant de tous les vols concernés réalisés en 2016, si les seuils d'exemption visés à l'al. 2, let. j et k, sont atteints ou dépassés.

#### **4. Collecte des données**

Durant l'année civile 2018, les tonnes-kilomètres devront être relevées pour chaque paire d'aérodromes. Les tonnes-kilomètres se calculent en multipliant la distance parcourue par la charge utile, cette dernière étant égale à la masse totale du fret, du courrier, des passagers et des bagages. La méthode de collecte est décrite à l'annexe 1 de l'ordonnance.

La fourniture des données incombe à quiconque assure l'exploitation de l'aéronef concerné. Si l'identité de l'exploitant ne peut être établie, c'est le propriétaire de l'aéronef qui est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.

#### **5. Suivi et déclaration**

##### **Plan de suivi**

L'exploitant d'aéronef doit établir un plan de suivi relatif à la collecte et à la déclaration des données. Ce plan doit contenir les informations exigées à l'annexe 2, ch. 1.

L'exploitant d'aéronef doit soumettre ce plan de suivi pour contrôle à

Post:            l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)  
                  Division Climat  
                  Mention " Suivi aviation "  
                  3003 Berne

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)  
au plus tard le 30 septembre 2017.

L'OFEV peut exiger qu'un plan ne répondant pas aux exigences soit rectifié dans un certain délai. L'exploitant d'aéronef est tenu d'informer immédiatement l'OFEV des changements nécessitant des adaptations du plan de suivi soumis.

##### **Rapport de suivi**

L'exploitant d'aéronef doit relever les tonnes-kilomètres relatives à la période du 1er janvier au 31 décembre 2018 sur la base du plan de suivi et les compiler dans un rapport de suivi. Ce rapport doit contenir les informations exigées à l'annexe 2, ch. 2.

L'exploitant d'aéronef doit faire contrôler son rapport de suivi par un organisme de vérification (selon les directives et exigences figurant à l'annexe 3, ch. 1 à 4). Les frais liés à cette vérification incombent à l'exploitant.

L'exploitant d'aéronef doit soumettre le rapport de suivi vérifié pour contrôle à

Post:            l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)  
                  Division Climat  
                  Mention " Suivi aviation "  
                  3003 Berne

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)

au plus tard le 31 mars 2019. Les données sont traitées de manière confidentielle. Si, au vu de la vérification, il existe des doutes quant à l'exactitude du rapport de suivi, l'OFEV peut corriger les tonnes-kilomètres dans les limites de son pouvoir d'appréciation.

Pour l'établissement du plan de suivi et du rapport de suivi, l'exploitant d'aéronef doit utiliser les modèles mis à disposition à cet effet par l'OFEV à l'adresse:

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/politique-climatique/echange-de-quotas-demission.html>

---

## 6. Dispositions pénales/sanction en cas d'infraction

Si un exploitant d'aéronef ne remplit pas son obligation de remettre le plan de suivi et / ou le rapport de suivi, il sera puni d'une amende.

## 7. Contact et questions

Post: Office fédéral de l'environnement  
Division Clima  
Mention "Suivi aviation"  
3003 Berne

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)

- FIN -

OFAC/LEUW

---

## Acquisizione e reporting dei dati relativi alle tonnellate-chilometro effettuate dagli aeromobili di operatori aerei svizzeri e stranieri

### 1. Indicazioni generali

Dal 2012 gli operatori aerei, tranne alcune poche eccezioni, sono per principio obbligati a cedere diritti di emissione per tutti i voli all'interno dello Spazio economico europeo (SEE) nel quadro del Sistema europeo di scambio delle quote di emissione (EU ETS) ("stop the clock")<sup>1</sup>.

Con l'entrata in vigore della Convenzione tra l'Unione europea e la Svizzera per il collegamento dei rispettivi sistemi per lo scambio di quote di emissione si prevede di integrare ex novo gli operatori aerei nel sistema svizzero.

In vista dell'integrazione del traffico aereo, occorrono dati relativi alle tonnellate-chilometro effettuate nell'anno 2018 per poter calcolare l'attribuzione gratuita di diritti di emissione specifici agli operatori e definire, per la prima volta, il limite massimo di diritti di emissione disponibili per il traffico aereo svizzero ("cap").

<sup>1</sup>[https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en)

### 2. Basi giuridiche

A condizione che il Consiglio federale proceda come previsto alla messa in vigore nel 2017: Ordinanza concernente l'acquisizione e il reporting dei dati relativi alle tonnellate-chilometro per le attività di trasporto aereo.

### 3. Campo d'applicazione

L'ordinanza sull'acquisizione dei dati riguarda in linea di massima tutti i voli nazionali in partenza dalla Svizzera o dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse, attribuiti alla Svizzera per quanto concerne i diritti di traffico, destinati allo SEE, nonché tutti i voli tra l'aeroporto Basilea-Mulhouse e la Svizzera.

Sono esclusi:

- 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, a condizione che tale situazione sia comprovata da un adeguato indicatore attestante lo statuto nel piano di volo;
- b. i voli militari e i voli delle autorità doganali e di polizia;
- 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;
- d. i voli effettuati esclusivamente secondo le regole del volo a vista definite nell'allegato 2 della Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale;
- 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 programmato;
- f. i voli di addestramento effettuati al solo fine di ottenere o mantenere una licenza di pilota o, nel caso di un equipaggio di cabina, un'abilitazione, qualora questa situazione sia comprovata da una menzione inserita nel piano di volo e purché tali voli non siano destinati al trasporto di passeggeri o merci o al posizionamento o al trasferimento dell'aeromobile;
- g. i voli effettuati al solo fine della ricerca scientifica;
- h. i voli effettuati al solo fine di verificare, collaudare o certificare aeromobili o apparecchiature a bordo o a terra;
- i. i voli effettuati da un aeromobile con un peso lordo massimo certificato inferiore a 5700 chilogrammi;
- j. i voli effettuati da operatori aerei commerciali che operano meno di 243 voli ai sensi del paragrafo 1 in ognuno dei tre periodi consecutivi di quattro mesi o con un totale annuo di emissioni di CO<sub>2</sub> inferiore a 10000 tonnellate;
- k. i voli effettuati da operatori aerei non commerciali, a patto che il totale annuo di emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai voli ai sensi del capoverso 1 sia inferiore a 1000 tonnellate.

- 
- Le deroghe di cui alle lettere j e k non si applicano agli operatori aerei che nel 2016 erano soggetti al Sistema europeo di scambio delle quote di emissione.
  - Per l'attribuzione dei voli ai periodi di quattro mesi di cui alla lettera j è determinante l'orario di decollo di ciascun volo.
  - La decisione se i limiti di emissione di cui alle lettere j e k siano raggiunti o superati deve essere basata su stime realistiche dei consumi di carburante di tutti i voli analoghi effettuati nel 2016.

#### **4. Acquisizione dei dati**

Per ogni coppia di aerodromi dovranno essere acquisite le tonnellate-chilometro effettuate nel 2018. Le tonnellate-chilometro sono calcolate moltiplicando la distanza percorsa con il carico pagante; il carico pagante è il peso totale di merci, posta, passeggeri e bagagli trasportati. Il metodo di acquisizione dei dati è illustrato nell'allegato 1 dell'ordinanza.

È responsabile per la fornitura dei dati chi gestisce l'aeromobile in questione. Se non può essere stabilito l'operatore aereo, il proprietario dell'aeromobile è considerato operatore aereo.

#### **5. Monitoraggio e reporting**

##### **Piano di monitoraggio**

L'operatore aereo dovrà redigere un piano di acquisizione e di reporting dei dati (piano di monitoraggio). Il piano di monitoraggio dovrà comprendere i dati di cui all'allegato 2 numero 1.

L'operatore aereo dovrà trasmettere per controllo il piano di monitoraggio al seguente indirizzo:

Post: Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)  
Divisione Clima  
Menzione: "Monitoraggio traffico aereo"  
3003 Berna

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)  
entro il 30 settembre 2017.

Se il piano di monitoraggio non adempie tutti i requisiti, l'UFAM può esigere una rettifica entro un determinato termine.

L'operatore aereo dovrà informare tempestivamente l'Ufficio federale dell'ambiente sulle modifiche che richiederanno un adeguamento del piano di monitoraggio.

##### **Rapporto di monitoraggio**

L'operatore aereo dovrà acquisire, sulla base del piano di monitoraggio, le tonnellate-chilometro relative al periodo tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2018 e presentarle in un rapporto di monitoraggio. Il piano di monitoraggio dovrà comprendere i dati di cui all'allegato 2 numero 2.

L'operatore aereo dovrà sottoporre il rapporto di monitoraggio a un organismo di controllo (secondo le prescrizioni e i requisiti di cui all'all. 3 n. 1-4). I costi del controllo sono a carico dell'operatore.

L'operatore aereo dovrà trasmettere per controllo il rapporto di monitoraggio verificato a

Post: Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)  
Divisione Clima  
Menzione: "Monitoraggio traffico aereo"  
3003 Berna

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)  
entro il 31 marzo 2019.

I dati saranno trattati in modo confidenziale. In caso di dubbio circa la correttezza dei dati forniti nel rapporto verificato, l'UFAM avrà la facoltà di procedere a una tassazione d'ufficio.

Per la redazione del piano e del rapporto di monitoraggio l'operatore aereo dovrà utilizzare il modello messo a disposizione dall'Ufficio federale dell'ambiente all'indirizzo <https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/clima/info-specialisti/politica-climatica/scambio-di-quote-di-emissioni.html>.



---

## 6. Disposizioni penali; sanzioni in caso di inadempimento

L'operatore che non adempie l'obbligo di presentare un piano di monitoraggio e/o un rapporto di monitoraggio è punito con una multa.

## 7. Contatto / Domande

Post: Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)  
Divisione Clima  
Menzione: "Monitoraggio traffico aereo"  
3003 Berna

E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)

- F I N E -

UFAC/LEUW

---

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK