



Bruselas, 12 de diciembre de 2017
(OR. en)

15640/17

**Expediente interinstitucional:
2017/0017 (COD)**

**CODEC 2057
CLIMA 348
ENV 1059
AVIATION 189
MI 949
IND 374
ENER 509
PE 103**

NOTA INFORMATIVA

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021.

- Resultado de la primera lectura del Parlamento Europeo
(Estrasburgo, del 11 al 14 de diciembre de 2017)

I. INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 294 del TFUE y en la Declaración común sobre las modalidades prácticas del procedimiento de codecisión¹, el Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión han mantenido una serie de contactos informales a fin de llegar a un acuerdo en primera lectura sobre este expediente y evitar así la necesidad de recurrir a la segunda lectura y a la conciliación.

¹ DO C 145 de 30.6.2007, p. 5

En este contexto, la ponente, Julie GIRLING (CRE, UK), en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, presentó una enmienda de transacción (enmienda 48) a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021. Dicha enmienda había sido acordada durante los contactos informales anteriormente mencionados.

II. VOTACIÓN

En la votación del 12 de diciembre de 2017, el Pleno aprobó la enmienda de transacción (enmienda 48) a la propuesta de Reglamento. El Pleno también aprobó la declaración conjunta del Parlamento, el Consejo y la Comisión. La propuesta de la Comisión así modificada constituye la posición en primera lectura del Parlamento, que figura en su resolución legislativa recogida en el anexo del presente documento².

La posición del Parlamento refleja el acuerdo alcanzado previamente entre las instituciones. Por consiguiente, el Consejo debería poder adoptar la posición del Parlamento.

El acto se adoptaría a continuación con la redacción correspondiente a la posición del Parlamento.

² La versión de la posición del Parlamento en la resolución legislativa se ha marcado para señalar los cambios que se han introducido en la propuesta de la Comisión mediante las enmiendas. Las adiciones al texto de la Comisión se destacan en *negrita y cursiva*. El símbolo « ■ » indica la supresión de texto.

Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE: mantenimiento de las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparación de la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 *I**

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2017)0054),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0028/2017),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 31 de mayo de 2017³,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Vistos el acuerdo provisional aprobado por la comisión competente con arreglo al artículo 69 septies, apartado 4, del Reglamento interno, y el compromiso asumido por el representante del Consejo, mediante carta de 27 de octubre de 2017, de aprobar la posición del Parlamento Europeo, de conformidad con el artículo 294, apartado 4, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo (A8-0258/2017),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación⁴;

³ DO C 288 de 31.8.2017, p. 75.

2. Aprueba la Declaración conjunta del Parlamento, del Consejo y de la Comisión adjunta a la presente Resolución;
3. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
4. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

⁴ La presente Posición sustituye a las enmiendas aprobadas el 13 de septiembre 2017 (Textos adoptados P8_TA(2017)0338).

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 12 de diciembre de 2017 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) 2017/... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021



EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario⁶,

⁵ DO C 288 de 31.8.2017, p. 75.

⁶ Posición del Parlamento Europeo de 12 de diciembre de 2017.

Considerando lo siguiente:

- (1) La 21.^a Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) tuvo lugar en París del 30 de noviembre al 12 de diciembre de 2015. En dicha Conferencia se adoptó un acuerdo internacional (en lo sucesivo, «Acuerdo de París») relativo al fortalecimiento de la respuesta mundial al cambio climático. El Acuerdo de París establece, entre otros, un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura mundial considerablemente inferior a los 2° C por encima de los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5° C por encima de esos niveles. El Acuerdo de París fue aprobado en nombre de la Unión mediante la Decisión (UE) 2016/1841 del Consejo⁷ y entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Para lograr los objetivos del Acuerdo de París, ***todos los sectores van a tener que contribuir*** y las Partes preparar, comunicar y mantener las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. ***Por consiguiente, también se deben tomar medidas por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional.***

- (2) ***La protección del medio ambiente es uno de los retos más importantes que afronta la Unión.*** Los objetivos medioambientales de la Unión a que se refiere el artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea son la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas, la utilización prudente y racional de los recursos naturales, y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, en particular, a luchar contra el cambio climático.

⁷ Decisión (UE) 2016/1841 del Consejo, de 5 de octubre de 2016, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo de París aprobado en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (DO L 282 de 19.10.2016, p. 1).

- (3) El Consejo Europeo, en sus conclusiones de los días 23 y 24 de octubre de 2014 estableció el objetivo vinculante de reducir internamente por lo menos en un 40 % las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores de la economía para 2030 con respecto a los valores de 1990. El 6 de marzo de 2015 el Consejo aprobó oficialmente esta aportación de la Unión y los Estados miembros como su contribución prevista determinada a nivel nacional de conformidad con el Acuerdo de París. En sus conclusiones de octubre de 2014, el Consejo Europeo indicó que el objetivo tiene que alcanzarse de manera colectiva en la Unión, de la forma más eficiente posible en términos de costes, con reducciones para 2030, respecto a los valores de 2005, del 43 % en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE), y del 30 % en los sectores no sujetos a él. Para lograr esas reducciones es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. ***La Comisión debe facilitar los intercambios de mejores prácticas y enseñanzas extraídas entre los Estados miembros en el ámbito de la movilidad de bajas emisiones.***

(4) *Un RCDE UE reformado que funcione correctamente, con un instrumento mejorado para estabilizar el mercado, será el principal instrumento europeo para alcanzar el objetivo de reducción del 40 % indicado en las conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014, con un factor lineal y la asignación gratuita de derechos de emisión a partir de 2020. Esas disposiciones deben ser coherentes con los objetivos climáticos de la Unión y con sus compromisos adquiridos en virtud del Acuerdo de París. La cuota sometida a subasta debe expresarse en forma de porcentaje en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, con el fin de aumentar la seguridad de la planificación en lo que respecta a las decisiones de inversión, incrementar la transparencia, reducir al mínimo las fugas de carbono y simplificar el régimen en general y facilitar su comprensión. En el marco de su notificación periódica realizada con arreglo al Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, la Comisión debe también evaluar los resultados del diálogo facilitador de 2018. Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, incluidos el primer balance mundial en 2023 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinadas a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional.*

⁸ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

⁹ Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n.º 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

- (5) Desde 1997 la Unión y los Estados miembros se están esforzando en progresar para poder alcanzar un acuerdo internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación y, desde 2008, cuentan con legislación para limitar los efectos en el cambio climático de las actividades de la aviación a través del RCDE UE que funciona desde 2005. ***El Tribunal de Justicia de la Unión Europea falló en su sentencia de 21 de diciembre de 2011¹⁰ que la inclusión de las actividades de la aviación en el RCDE UE en virtud de la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ no vulnera el Derecho internacional.*** Para procurar que se progrese en la OACI, la Unión ha adoptado dos veces excepciones temporales al RCDE UE con objeto de limitar las obligaciones de cumplimiento por lo que respecta a las emisiones de los vuelos entre aeródromos situados en el Espacio Económico Europeo (EEE), con igualdad de trato a las rutas de los operadores de aeronaves independientemente de dónde tengan su sede. La excepción más reciente del RCDE UE, prevista en el Reglamento (UE) n.º 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹², limita las obligaciones de cumplimiento por lo que respecta a los vuelos dentro del EEE entre 2013 y 2016 y prevé posibles modificaciones del ámbito de aplicación del sistema respecto a los vuelos con origen o destino en aeródromos situados fuera del EEE a partir del 1 de enero de 2017 en función de la revisión prevista en dicho Reglamento.

¹⁰ ***Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros / Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/15, ECLI:EU:C:2011:864.***

¹¹ Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

¹² Reglamento (UE) n.º 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional (DO L 129 de 30.4.2014, p. 1).

- (6) *Los trabajos de la OACI sobre una medida de mercado mundial relativa a las emisiones procedentes de la aviación internacional constituyen un elemento del conjunto de medidas destinadas a alcanzar el objetivo al que se aspira de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y deben complementarse con los avances en las tecnologías de gestión del tráfico aéreo y de propulsión. El desarrollo continuado de programas y estrategias de investigación será esencial para la innovación tecnológica y las mejoras operativas necesarias para superar el objetivo del crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y lograr reducciones de emisiones absolutas en todo el sector.*
- (7) *Se han adoptado varias medidas a escala de la Unión que tienen por objeto prevenir la fragmentación del espacio aéreo europeo a fin de aumentar el flujo de tráfico y el control de la utilización del espacio aéreo, reduciendo así las emisiones. Los Estados miembros se han comprometido nuevamente a aplicar el concepto de cielo único europeo, teniendo en cuenta el incremento esperado del tráfico aéreo en los próximos años. Para progresar en la gestión del tráfico aéreo, ha de acelerarse el establecimiento de la Empresa Común de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR). Otras medidas como el uso del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS, por sus siglas en inglés de «Global Navigation Satellite System»), iniciativas tecnológicas conjuntas como Clean Sky I y Clean Sky II, así como programas de investigación de la Unión como Horizonte 2020 y sus sucesores, también contribuirán a mejorar la eficiencia y a reducir las emisiones procedentes de la aviación.*

- (8) A la luz de la Resolución adoptada en la 39ª Asamblea de la OACI en octubre de 2016 sobre la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 para compensar las emisiones de la aviación internacional por encima de los niveles de 2020, ■ está previsto adoptar en 2018 normas y métodos recomendados por la OACI para complementar la Resolución y aplicar el sistema mundial. No obstante, su aplicación concreta requerirá una actuación de las partes de la OACI a escala nacional. Asimismo, la OACI debe elaborar mecanismos de gobernanza, incluido un sistema de registro. En este contexto, ***a fin de apoyar la dinámica de la OACI y facilitar la aplicación de su régimen***, debe prorrogarse la actual excepción a la aplicación de las obligaciones del RCDE UE para los vuelos con origen o destino en terceros países ***hasta el 31 de diciembre de 2023***, con sujeción a ■ una revisión, ***de modo que se pueda adquirir la experiencia necesaria en la aplicación*** del régimen de la OACI. Como resultado de la prórroga de la excepción, la cantidad de derechos de emisión que hayan de subastarse y expedirse gratuitamente, incluidos los de la reserva especial, debe ***seguir siendo*** proporcional a la reducción de la obligación de entrega. ***A partir del 1 de enero de 2021, el número de derechos de emisión asignado a los operadores de aeronaves debe reducirse anualmente en consonancia con el factor de reducción lineal aplicable a todos los sectores en el RCDE UE, con sujeción a la revisión que se lleve a cabo habida cuenta de la aplicación del régimen de la OACI. Esa revisión se preparará de plena conformidad con las directrices de mejora de la legislación, con consultas suficientes con todos los interesados, incluidos los Estados miembros. Se deben seguir cancelando los derechos de emisión no asignados de la reserva especial.***

- (9) *Los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, o su valor financiero equivalente, deben utilizarse para hacer frente al cambio climático en la Unión y en terceros países , entre otras cuestiones, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión y en terceros países, especialmente en los países en desarrollo, financiar la investigación y el desarrollo en materia de mitigación y adaptación, en particular en los sectores de la aeronáutica, el transporte aéreo y los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, reducir las emisiones mediante el transporte de bajo nivel de emisiones y sufragar los costes de administración del RCDE UE, entre otros objetivos. Los Estados miembros que utilicen dichos ingresos para cofinanciar la investigación e innovación deben prestar una atención particular a los programas e iniciativas incluidos en el Noveno Programa Marco de Investigación (9.º PM). Es esencial para cumplir los compromisos de la Unión velar por la transparencia en la utilización de los ingresos generados por la subasta de derechos con arreglo a la Directiva 2003/87/CE mediante la presentación de informes por parte de los Estados miembros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) n.º 525/2013.*

- (10) *La integridad medioambiental del RCDE UE debe salvaguardarse frente al riesgo de que se extingan las obligaciones para los operadores de aeronaves y otros operadores regulados por un Estado miembro. Por consiguiente, los derechos expedidos por dicho Estado miembro solo podrán ser utilizables si la obligación de entregar derechos de emisión no corre el riesgo de extinguirse de una manera que resulte perjudicial para la integridad medioambiental del RCDE UE. Debe otorgarse a la Comisión la capacidad de tomar las medidas necesarias para proteger en consecuencia la integridad medioambiental del RCDE UE. Esas medidas deben estar vigentes hasta que dejen de resultar necesarias por un cambio en las circunstancias.*

- (11) Como las características principales de la medida de mercado mundial están aún pendientes de desarrollo y su aplicación depende de la legislación interna que adopten los **Estados y regiones participantes, la Comisión debe informar periódicamente** al Parlamento Europeo y **al Consejo de los avances en las negociaciones de la OACI, especialmente por lo que respecta a los instrumentos pertinentes** adoptados a través de la OACI, **incluidos las normas y métodos recomendados**, las medidas tomadas por terceros países para que la medida de mercado mundial se aplique a las emisiones **durante el período 2021-2035, los esfuerzos para establecer medidas ambiciosas y vinculantes con vistas a alcanzar el objetivo a largo plazo del sector de la aviación de reducción a la mitad del nivel de emisiones de CO₂ de 2005 para 2050**, y otros desarrollos internacionales pertinentes e **instrumentos internacionales aplicables**, tales como normas en virtud de la CMNUCC y del Acuerdo de París sobre los mercados y la contabilidad del carbono. **Una vez estén aclarados la naturaleza y el contenido de los instrumentos de la OACI y antes de que se empiece a aplicar la medida de mercado mundial de la OACI, la Comisión debe presentar un informe en el que** ha de considerar la manera de aplicar dichos instrumentos en la legislación de la Unión mediante una revisión de la **Directiva 2003/87/CE. Además**, la Comisión debe considerar, según corresponda, las normas aplicables a los vuelos dentro del EEE. **Al hacerlo, la Comisión, en su informe, debe reflejar la necesidad de que se garantice la coherencia con el Derecho de la Unión, en particular para evitar cualquier posible distorsión de la competencia y reducir en lo posible toda carga administrativa indebida para los Estados miembros y los operadores de aeronaves.** En su caso, la Comisión debe acompañar su informe de una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo que sea adecuada para garantizar que la aviación contribuye al compromiso de la Unión para 2030 de reducción de los gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía.

(12) *Para preparar la aplicación de la medida de mercado mundial de la OACI, es necesario disponer de datos pertinentes relativos a las emisiones de las actividades de aviación tan pronto como sea posible. Esas emisiones deben ser supervisadas, notificadas y verificadas de conformidad con los mismos principios aplicables a la supervisión, notificación y verificación de las emisiones de las actividades de aviación con arreglo a la Directiva 2003/87/CE. Por consiguiente, la Comisión debe adoptar disposiciones relativas a la supervisión, notificación y verificación a efectos de la aplicación de la medida de mercado mundial de la OACI que eviten cualquier posible distorsión de la competencia. Dichas disposiciones deben ser coherentes con los principios recogidos en el reglamento a que hace referencia el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE y deben garantizar que los informes sobre emisiones presentados se verifiquen de conformidad con los principios y criterios de verificación contemplados en el artículo 15 de dicha Directiva. Estas disposiciones deben adoptarse de conformidad con el procedimiento aplicable a la supervisión, notificación y verificación con arreglo a la Directiva 2003/87/CE.*

- (13) *La aviación también repercute en el clima a causa de las emisiones de óxidos de nitrógeno, vapor de agua y partículas de sulfato y de hollín a gran altura que podrían tener un efecto significativo sobre el clima, según las investigaciones científicas. El Grupo Intergubernamental sobre el Cambio Climático calculó que el impacto total de la aviación es en la actualidad entre dos y cuatro veces superior al provocado solamente por sus emisiones de dióxido de carbono en el pasado. A la espera de avances científicos, deben tenerse en cuenta todos los efectos de la aviación en la medida de lo posible. En la Directiva 2008/101/CE se previó una propuesta de la Comisión sobre óxidos de nitrógeno en 2008. Pese a las dificultades técnicas y políticas en este ámbito, la Comisión debe agilizar sus trabajos a este respecto. Debe fomentarse asimismo la investigación sobre la formación de estelas de condensación y su transformación en cirros, sobre los efectos directos menores de los aerosoles de sulfato y del hollín, así como sobre medidas paliativas eficaces, incluidas las medidas operativas y técnicas.*
- (14) Para simplificar y aligerar las tareas administrativas, *los operadores de aeronaves con emisiones inferiores a 3 000 toneladas de CO₂ anuales procedentes de vuelos en el EEE deben poder beneficiarse del instrumento para pequeños emisores aprobado en virtud del Reglamento (UE) n.º 606/2010 de la Comisión¹³ para la verificación de sus emisiones.* Debe considerarse que los operadores de aeronaves *no* comerciales que emitan menos de 1 000 toneladas anuales de CO₂ cumplen los requisitos de la Directiva 2003/87/CE durante otros diez años, en el curso de los cuales deben desarrollarse medidas para que en el futuro todos los operadores contribuyan a la reducción de emisiones.

¹³ Reglamento (UE) n.º 606/2010 de la Comisión, de 9 de julio de 2010, relativo a la aprobación de un instrumento simplificado elaborado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) para calcular el consumo de combustible de algunos operadores de aeronaves que son pequeños emisores (DO L 175 de 10.7.2010, p. 25).

- (15) *Dado que los objetivos del presente Reglamento , a saber, prorrogar las limitaciones vigentes del ámbito de aplicación para actividades de aviación hasta el 31 de diciembre de 2023 y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su alcance y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.*
- (16) Resulta fundamental proporcionar seguridad jurídica a los operadores de aeronaves y a las autoridades nacionales, habida cuenta del plazo de entrega de 30 de abril de 2018 especificado en la Directiva 2003/87/CE. En consecuencia, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (17) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

1) *En el artículo 3 quater, se inserta el apartado siguiente:*

«3 bis. Toda asignación de derechos de emisión para actividades de aviación con destino u origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) después del 31 de diciembre de 2023 estará sujeta a la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.».

2) *En el artículo 3 quinquies, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:*

«2. A partir del 1 de enero de 2013, se subastará el 15 % de los derechos de emisión. La Comisión realizará un estudio sobre la capacidad del sector de la aviación para repercutir el coste del CO₂ a sus usuarios en lo que respecta al RCDE UE y a la medida de mercado mundial desarrollada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El estudio evaluará la capacidad del sector de la aviación para repercutir el coste de las unidades de emisión requeridas, en comparación con las industrias y el sector energético, con la intención de formular una propuesta de incremento del porcentaje de subasta con arreglo a la revisión a que se refiere el artículo 28 ter, apartado 2, teniendo en cuenta el análisis de los costes repercutidos y considerando la adecuación con otros sectores y la competitividad entre diferentes modos de transporte.».

3) *En el artículo 3 quinquies, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:*

«4. Todos los ingresos generados por la subasta de los derechos de emisión deben utilizarse para luchar contra el cambio climático en la Unión y en terceros países, entre otras cosas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión y en terceros países –especialmente países en desarrollo–, financiar la investigación y el desarrollo en materia de mitigación y adaptación, incluyendo, en particular, los sectores de la aeronáutica y el transporte aéreo, reducir las emisiones mediante el transporte de bajo nivel de emisiones, y sufragar los costes de administración del RCDE UE. Los ingresos procedentes de las subastas también deben usarse para financiar proyectos comunes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la aviación, como la Empresa Común de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR) y la iniciativa tecnológica conjunta Clean Sky o cualquier otra iniciativa que permita el uso generalizado del GNSS para la navegación por satélite y el desarrollo de capacidades interoperables en todos los Estados miembros, en particular aquellos proyectos que mejoren las infraestructuras de navegación aérea, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo. Los ingresos de las subastas podrán utilizarse también para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación. Los Estados miembros que utilicen dichos ingresos para cofinanciar la investigación e innovación prestarán especial atención a los programas e iniciativas incluidos en el Noveno Programa Marco de Investigación (9.º PM). La transparencia en el uso de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión en el marco de la presente Directiva es esencial para cumplir los compromisos de la Unión.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las acciones adoptadas en virtud del párrafo primero del presente apartado.».

4) *En el artículo 12, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:*

«3. Para el período hasta el 31 de diciembre de 2020, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, el titular de cada instalación entregue un número de derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, que sea equivalente a las emisiones totales de esa instalación durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15, y por que dichos derechos de emisión se cancelen a continuación. Para el período a partir del 1 de enero de 2021, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, el titular de cada instalación entregue un número de derechos de emisión, que sea equivalente a las emisiones totales de esa instalación durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15, y por que dichos derechos de emisión se cancelen a continuación, con sujeción a la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.».

5) *En el artículo 12, antes del apartado 3 bis, se inserta el apartado siguiente:*

«3-bis. Cuando sea necesario y mientras siga siéndolo, al objeto de proteger la integridad medioambiental del RCDE UE, se prohibirá a los operadores de aeronaves y otros titulares incluidos en el RCDE UE que utilicen derechos de emisión expedidos por un Estado miembro respecto del cual existan obligaciones que se extingan para los operadores de aeronaves y otros titulares. El acto jurídico a que se refiere el artículo 19 contemplará las medidas necesarias para los casos a los que se refiere el presente apartado .».

6) El artículo 28 *bis* se modifica como sigue:

a) *el título se sustituye por el texto siguiente:*

«Excepciones aplicables antes de la aplicación de la medida de mercado mundial de la OACI»;

- b) el apartado 1 se modifica como sigue:
- i) las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) todas las emisiones de vuelos con destino u origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al EEE durante cada año natural a partir del 1 de enero de **2013 hasta el 31 de diciembre de 2023**, con sujeción a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter*;
- b) todas las emisiones de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica en el sentido del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y un aeródromo situado en otra región del EEE durante cada año natural a partir del 1 de enero de **2013 hasta el 31 de diciembre de 2023**, con sujeción a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter* ■ .»;
- ii) se suprime la letra c);

c) el apartado 2 ■ se sustituye por el texto siguiente:

«2. *No obstante lo dispuesto en los artículos 3 sexies y 3 septies, los operadores de aeronaves que se acojan a las excepciones previstas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo, recibirán cada año un número de derechos de emisión gratuitos que se reducirá en proporción a la reducción de la obligación de entrega prevista en dichas letras.*

No obstante lo dispuesto en el artículo 3 septies, apartado 8, los derechos no asignados de la reserva especial serán cancelados.

A partir del 1 de enero de 2021, *el número de derechos de emisión asignado a los operadores de aeronaves* estará supeditado a la aplicación del factor lineal previsto en el artículo 9, *con sujeción a la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.*

Por lo que respecta a las actividades del período a partir del 1 de enero de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2023, los Estados miembros publicarán, antes del 1 de septiembre de 2018, el número de derechos de emisión del sector de la aviación asignados a cada operador de aeronaves.»;

■

d) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, el número de derechos de emisión que substará cada Estado miembro **respecto al período** a partir del 1 de enero de 2013 hasta el **31 de diciembre de 2023** se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas procedentes de vuelos a los que no se apliquen las excepciones contempladas en el apartado 1, letras a) y b).»;

e) *el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:*

«6. No obstante lo dispuesto en los artículos 3 octies, 12, 15 y 18 bis, cuando un operador de aeronaves tenga unas emisiones anuales totales inferiores a 25 000 toneladas de CO₂ o cuando sus emisiones anuales totales procedentes de vuelos distintos de los contemplados en las letras a) y b) del apartado 1 sean inferiores a 3 000 toneladas de CO₂, sus emisiones se considerarán emisiones verificadas si se determinan mediante el instrumento para pequeños emisores aprobado por el Reglamento (UE) n.º 606/2010 de la Comisión y alimentado por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE. Los Estados miembros podrán aplicar procedimientos simplificados para los operadores de aeronaves no comerciales siempre que dichos procedimientos no proporcionen menos exactitud de la que proporciona el instrumento para pequeños emisores.*

* *Reglamento (UE) n.º 606/2010 de la Comisión, de 9 de julio de 2010, relativo a la aprobación de un instrumento simplificado elaborado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) para calcular el consumo de combustible de algunos operadores de aeronaves que son pequeños emisores (DO L 175 de 10.7.2010, p. 25).»;*

f) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. El apartado 1 del presente artículo se aplicará a los países con los que se haya alcanzado un acuerdo en virtud de los artículos 25 o 25 *bis* solo de conformidad con los términos de dicho acuerdo.»;

g) *se suprime el apartado 8.*

7) Se insertan los artículos *siguientes*:

«Artículo 28 *ter*

Notificación y revisión por parte de la Comisión respecto de la aplicación de la medida de mercado mundial de la OACI

1. *Antes del 1 de enero de 2019 y periódicamente a partir de esa fecha*, la Comisión informará al Parlamento Europeo y *al Consejo de los avances realizados en las negociaciones de la OACI para aplicar la medida de mercado mundial que se haya de aplicar a las emisiones a partir de 2021, en particular en lo que respecta a: i) los instrumentos pertinentes de la OACI, entre los que se incluyen las normas y métodos recomendados, ii) las recomendaciones aprobadas por el Consejo de la OACI que sean pertinentes a efectos de la medida de mercado mundial, iii) la creación de un registro mundial, iv) las medidas nacionales adoptadas por terceros países para aplicar la medida de mercado mundial que haya de aplicarse a las emisiones a partir de 2021, v) las implicaciones de las reservas de terceros países, y vi) otras novedades internacionales pertinentes e instrumentos aplicables.*

En consonancia con el balance mundial de la CMNUCC, la Comisión también informará de los esfuerzos de la OACI para cumplir el objetivo al que aspira a largo plazo el sector de la aviación de reducir sus emisiones de CO₂ a la mitad de los niveles de 2005 para 2050.

2. ***En el plazo de doce meses a partir de la adopción por parte de la OACI de los instrumentos pertinentes y antes de que esté operativa la medida de mercado mundial, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que*** examinará posibles maneras de incorporar dichos instrumentos **■** en la legislación de la Unión mediante la revisión de la presente Directiva. ***En el citado informe, la Comisión*** examinará también, ***según corresponda,*** las normas aplicables a los vuelos dentro del EEE. ***Examinará, asimismo, el nivel de ambición y la integridad medioambiental general de la medida de mercado mundial, incluidos su nivel de ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París, el nivel de participación, su aplicabilidad, transparencia, las sanciones en caso de incumplimiento, los procesos de participación pública, la calidad de los créditos de compensación, el seguimiento, la notificación y la verificación de emisiones, los registros, la rendición de cuentas, así como las normas sobre el uso de biocarburantes. Además, el informe examinará si las disposiciones adoptadas de conformidad con el artículo 28 quater, apartado 2, deben ser objeto de revisión.***

3. La Comisión acompañará, en su caso, el informe ***mencionado en el apartado 2 del presente artículo*** de una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo, de modificar, suprimir, ampliar o sustituir las excepciones establecidas en el artículo 28 *bis*, que sea coherente con el compromiso de la Unión ***para 2030*** de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía ***con objeto de mantener la integridad y efectividad medioambiental de la acción de la Unión en materia de clima.***

Artículo 28 *quater*

Disposiciones de seguimiento, notificación y verificación a efectos de la medida de mercado mundial

1. La Comisión adoptará disposiciones para el seguimiento, la notificación y la verificación adecuados de las emisiones a efectos de la aplicación de la medida de mercado mundial ***de la OACI en todas las rutas a las que se aplica la medida***. Las citadas disposiciones se basarán en los ***instrumentos pertinentes adoptados por la OACI, evitarán toda distorsión de la competencia, estarán en consonancia con los principios previstos en el Reglamento a que se refiere el artículo 14, apartado 1, y garantizarán que los informes sobre emisiones presentados se verifiquen de conformidad con los principios y criterios de verificación a que se refiere el artículo 15.***

2. ***Las disposiciones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en los artículos 14 y 15.».***

8) ***En el artículo 30, se añade el apartado siguiente:***

«4 bis. Antes del 1 de enero de 2020, la Comisión presentará un análisis actualizado de los efectos de la aviación no relacionados con el CO₂, en su caso junto con una propuesta relativa a la mejor forma de hacer frente a dichos efectos.».

9) En el punto k) del anexo I, el año «2020» se sustituye por «2030».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

El Presidente

El Presidente

ANEXO A LA RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

DECLARACIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSEJO Y DE LA COMISIÓN

Los resultados de los trabajos de la OACI sobre la aplicación de la medida de mercado mundial son esenciales para su eficacia y para la contribución futura del sector de la aviación a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París. Es importante que los Estados miembros de la OACI, los operadores de aeronaves y la sociedad civil sigan participando en los trabajos de la OACI. Será necesario, en este contexto, que la OACI actúe con total transparencia y llegue a todas las partes interesadas para facilitarles información puntual acerca de los progresos y decisiones.
