



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 6 de febrero de 2017
(OR. en)

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

**5968/17
ADD 1**

**CLIMA 25
ENV 104
AVIATION 20
MI 102
IND 27
ENER 38
CODEC 162**

NOTA DE TRANSMISIÓN

| | |
|---------------------|--|
| De: | secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director |
| Fecha de recepción: | 3 de febrero de 2017 |
| A: | D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea |
| N.º doc. Ción.: | SWD(2017) 30 final |
| Asunto: | Documento de trabajo de los servicios de la Comisión - Resumen de la evaluación de impacto que acompaña al documento 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 |

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 30 final.

Adj.: SWD(2017) 30 final



Bruselas, 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

**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) 54 final}

{SWD(2017) 31 final}

| Ficha resumen |
|--|
| Evaluación de impacto de una 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 |
| A. Necesidad de actuar |
| ¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta? <u>Máximo once líneas</u> |
| En 2016 se llegó a un acuerdo sobre una medida de mercado mundial (MMM) para afrontar las emisiones de la aviación internacional desde 2021. La legislación de la UE debe modificarse para tener en cuenta dicho acuerdo. De no modificarse, desde 2017 el RCDE UE incluirá los vuelos entre la UE y terceros países además de los vuelos dentro del EEE que incluye actualmente. |
| ¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa? <u>Máximo ocho líneas</u> |
| La ambición medioambiental del RCDE UE debe mantenerse para alcanzar los objetivos climáticos internos y cumplir los compromisos internacionales, y debe apoyarse a su vez la aplicación de la MMM para lograr la máxima mitigación mundial del impacto. |
| ¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE? <u>Máximo siete líneas</u> |
| El mercado único de la aviación es un objetivo fundamental de la UE. La actuación de la UE evita la distorsión de la competencia en el mercado interior al garantizar una aplicación uniforme de la MMM. |
| B. Soluciones |
| ¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué? <u>Máximo catorce líneas</u> |
| Las opciones para 2017-2020 mantienen el RCDE UE con distintos ámbitos de aplicación: total (opción 0), vuelos con origen en el EEE (opción 2) y vuelos dentro del EEE (opción 1, actual). Para después de 2020, la opción inicial 0 sigue siendo el ámbito total. Con las otras opciones, todos los vuelos fuera del EEE están regulados únicamente por la MMM. Con la opción 1, el RCDE UE se aplica a los vuelos dentro del EEE. Con la opción 2, el RCDE UE aplicado a los vuelos dentro del EEE se corresponde con la MMM. Con la opción 3, la MMM se aplica a los vuelos dentro del EEE. La opción preferida es la de mantener el ámbito de aplicación a los vuelos dentro del EEE (opción 1) hasta que estén suficientemente claros los instrumentos adoptados por la OACI para aplicar la MMM. |
| ¿Quién apoya cada opción? <u>Máximo siete líneas</u> |
| 2017-2020: Las organizaciones de la sociedad civil y los particulares prefieren la opción 0 y las administraciones públicas la opción 1. Las empresas privadas, las organizaciones profesionales y las organizaciones internacionales se dividen entre la opción 1 y la derogación del RCDE UE. Después de 2020: Las organizaciones de la sociedad civil y los particulares apoyan la prolongación del RCDE UE (opciones 0-2). Algunas administraciones públicas son partidarias de prolongar la aplicación del RCDE UE a los vuelos dentro del EEE (opciones 1 y 2), mientras que otras administraciones, las compañías aéreas y las asociaciones de la aviación prefieren la opción 3. |
| C. Repercusiones de la opción preferida |
| ¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)? <u>Máximo doce líneas</u> |
| La aviación sigue contribuyendo a los objetivos climáticos de la UE. Se espera que la opción revierta en una demanda anual de 25,1 millones de toneladas de derechos de emisión de otros sectores del RCDE y créditos internacionales en 2020 y en una demanda anual de 49,3 millones de toneladas de derechos originariamente asignados a otros sectores del RCDE en 2030. Respecto a la opción inicial, la opción preferida representa menos costes de explotación (-0,1 % en 2020 y -0,43 % en 2030) y, por ende, un aumento de la demanda de vuelos (incremento del 0,5 % en 2020 y el 1,44 % en 2030). Es probable asimismo que el empleo en el sector de la aviación aumente un 0,4 % en 2020 y un 1,5 % en 2030). |
| ¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)? <u>Máximo doce líneas</u> |
| Los bajos costes de los derechos revierten en pocos costes de explotación adicionales, con un impacto insignificante en la competitividad de los sectores turístico y aéreo de la UE. Todas las opciones generan costes administrativos para los operadores aéreos y las administraciones |

| |
|---|
| nacionales. Probablemente los de la opción preferida son los más bajos, pero es difícil cuantificarlos para el periodo posterior a 2020 dada la incertidumbre de las normas administrativas aplicables a la MMM. |
| ¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas? <u>Máximo ocho líneas</u> |
| Con el RCDE UE, unos 2 600 pequeños operadores no comerciales son responsables del 1 % de las emisiones. Las modificaciones anteriores del RCDE UE eximen a los pequeños operadores no comerciales de aeronaves hasta 2020. Se propone mantener la exención para limitar la carga y los costes administrativos. |
| ¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales? <u>Máximo cuatro líneas</u> |
| Las subastas generan ingresos para las administraciones públicas (ingresos anuales de 123,6 millones de euros en 2020 y de 302,3 millones de euros en 2030). |
| ¿Habrá otras repercusiones significativas? <u>Máximo seis líneas</u> |
| Los riesgos asociados a la oposición y el incumplimiento de los terceros países son reducidos dado que el ámbito de aplicación es limitado. |
| D. Seguimiento |
| ¿Cuándo se revisará la política? <u>Máximo cuatro líneas</u> |
| Cuando estén más claras las características de la MMM y su aplicación. |