

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 13/2008**aprobada por el Consejo el 18 de abril de 2008****con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., 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**

(2008/C 122 E/03)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 175, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La 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 ⁽⁴⁾ estableció un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad con el fin de fomentar reducciones de las emisiones de estos gases de una forma eficaz en relación con el coste y económicamente eficiente.
- (2) El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC), aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE ⁽⁵⁾, es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático.
- (3) El Consejo Europeo de Bruselas de los días 8 y 9 de marzo de 2007 subrayó la importancia vital de alcanzar el objetivo estratégico de limitar el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie a no más de los 2 °C con relación a los niveles de la era preindustrial. Los últimos resultados científicos comunicados por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en su cuarto informe de evaluación muestran incluso con más claridad que los impactos negativos del cambio climático están planteando un riesgo cada vez más grave para los ecosistemas, la producción de alimentos y la consecución del desarrollo sostenible y de

los Objetivos de Desarrollo del Milenio, así como para la salud humana y la seguridad. Mantener el objetivo de los 2 °C al alcance requiere estabilizar las concentraciones en el ambiente de gases de efecto invernadero en alrededor de 450 ppmv de equivalente en CO₂, lo cual requiere a su vez que las emisiones globales de gases de efecto invernadero alcancen su nivel máximo en los próximos 10 a 15 años y reducciones sustanciales de las emisiones globales en al menos un 50 %, respecto a los niveles de 1990, para 2050.

- (4) El Consejo Europeo puso de relieve que la Unión Europea se ha comprometido a transformar Europa en una economía de alta eficiencia energética y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero y, hasta que se celebre un acuerdo mundial y completo para después de 2012, formuló un compromiso firme e independiente de lograr al menos una reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2020 en comparación con los niveles de 1990. La limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación es una contribución esencial conforme a este compromiso.
- (5) El Consejo Europeo puso de relieve el compromiso de la UE con un acuerdo global y completo para las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero después de 2012, para lograr una respuesta eficaz, eficiente y equitativa a la escala necesaria para hacer frente a retos de cambio climático. Aprobó una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2020 en comparación con 1990 como contribución a un acuerdo mundial y completo para el periodo posterior a 2012, siempre que otros países desarrollados se comprometieran con reducciones comparables de las emisiones y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyeran adecuadamente en función de sus responsabilidades y capacidades respectivas. La UE sigue tomando la iniciativa en la negociación de un acuerdo internacional ambicioso que alcance el objetivo de limitar el aumento global de la temperatura a 2 °C, y se siente alentada por los progresos realizados en pos de este objetivo en la 13ª Conferencia de las Partes en la CMCC celebrada en Bali en diciembre de 2007. La UE intentará asegurarse de que este acuerdo global incluya medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y, en tal caso, la Comisión debe evaluar qué modificaciones es necesario introducir en la presente Directiva, al aplicarse esta a los explotadores de aeronaves.

⁽¹⁾ DO C 175 de 27.7.2007, p. 47.⁽²⁾ DO C 305 de 15.12.2007, p. 15.⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de noviembre de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 18 de abril de 2008 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de ...⁽⁴⁾ DO L 275 de 25.10.2003, p. 32. Directiva modificada por la Directiva 2004/101/CE (DO L 338 de 13.11.2004, p. 18).⁽⁵⁾ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (6) La CMCC obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático.
- (7) De conformidad con el Protocolo de Kioto de la CMCC, aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2002/358/CE del Consejo ⁽¹⁾, los países desarrollados deben procurar limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo, no controladas por el Protocolo de Montreal, trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (8) Aunque la Comunidad no es parte contratante en el Convenio relativo a la aviación civil internacional de Chicago de 1944 (Convenio de Chicago), sí lo son todos los Estados miembros, que también son miembros de la OACI. Los Estados miembros siguen apoyando con otros Estados de la OACI la labor de desarrollo de medidas, incluyendo instrumentos de mercado, para hacer frente al impacto de la aviación en el cambio climático. En la sexta reunión del Comité de la OACI sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación, celebrada en 2004, se acordó que la idea de un régimen de comercio de emisiones específico para la aviación, basado en un nuevo instrumento jurídico bajo auspicios de la OACI, no parecía suficientemente atractiva y por lo tanto debía abandonarse. Por consiguiente, en su Resolución A35-5 la Asamblea de la OACI celebrada en septiembre de 2004 no propuso un nuevo instrumento jurídico, sino que aprobó el comercio abierto de derechos de emisión y la posibilidad de que los Estados incorporen las emisiones de la aviación internacional a sus regímenes de comercio de derechos de emisión. El apéndice L de la Resolución A36-22 de la 36ª Asamblea de la OACI celebrada en septiembre de 2007 insta a los Estados contratantes a no aplicar un sistema comercial de emisiones a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes excepto sobre la base de un acuerdo mutuo entre estos Estados. Recordando que el Convenio de Chicago reconoce expresamente el derecho de cada Parte Contratante a aplicar de forma no discriminatoria sus propias leyes y reglamentos a las aeronaves de todos los Estados, los Estados miembros de la Comunidad Europea y otros quince Estados europeos formularon una reserva a esta Resolución y, en virtud del Convenio de Chicago, se reservaron el derecho a establecer y a aplicar medidas basadas en el mercado de forma no discriminatoria a todos los explotadores de aeronaves de todos los Estados que suministren servicios con destino u origen en su territorio o dentro de este.
- (9) Con arreglo al Sexto Programa de Acción Comunitario en materia de Medio Ambiente, establecido mediante la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la Comunidad debe establecer y aplicar medidas específicas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación, en caso de que la OACI no acordara tales medidas a más tardar en 2002. En sus conclusiones de octubre de 2002, diciembre de 2003 y octubre de 2004, el Consejo instó en repetidas ocasiones a la Comisión a proponer medidas para reducir el impacto del transporte aéreo internacional en el clima.
- (10) Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias. Si el impacto del sector aeronáutico en el cambio climático continúa creciendo al ritmo actual, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.
- (11) En su Comunicación de 27 de septiembre de 2005 al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático», la Comisión esbozó una estrategia para reducir el impacto de la aviación en el clima. Entre las numerosas medidas propuestas, la estrategia contemplaba la inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero y la creación de un grupo de trabajo multilateral sobre aviación, en el marco de la segunda fase del Programa Europeo sobre el Cambio Climático, para estudiar la forma de incluir la aviación en el régimen comunitario. En sus Conclusiones de 2 de diciembre de 2005, el Consejo reconocía que, desde un punto de vista económico y ambiental, la inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario parecía el mejor modo de avanzar a este respecto e invitaba a la Comisión a presentar una propuesta legislativa para finales de 2006. En su Resolución de 4 de julio de 2006 sobre la reducción del impacto de la aviación en el cambio climático ⁽³⁾, el Parlamento Europeo reconocía que el comercio de derechos de emisión puede desempeñar una función importante como parte de un conjunto exhaustivo de medidas destinadas a hacer frente al impacto de la aviación en el clima, siempre que se organice de una forma pertinente.
- (12) El objetivo de las modificaciones introducidas en la Directiva 2003/87/CE mediante la presente Directiva es reducir el impacto en el cambio climático atribuible a la aviación, incluyendo las emisiones de las actividades de este sector en el régimen comunitario.
- (13) Los explotadores de aeronaves son los que ejercen el control más directo sobre el tipo de aeronave en operación y sobre la forma de operar, por lo que deben ser responsables del cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Directiva, incluida la obligación de preparar un plan de seguimiento y de vigilar y notificar la emisiones con arreglo al mismo. El explotador de la aeronave puede identificarse mediante el uso de un código de identificación de la OACI o de cualquier otro código reconocido utilizado en la identificación del vuelo. Si se desconoce la identidad del explotador de la

⁽¹⁾ DOL 130 de 15.5.2002, p. 1.

⁽²⁾ DOL 242 de 10.9.2002, p. 1.

⁽³⁾ DOC 303 E de 13.12.2006, p. 119.

- aeronave, debe considerarse explotador al propietario de la aeronave, salvo que éste demuestre que persona es el explotador de la aeronave.
- (14) A partir de 2012, deben incluirse las emisiones de todos los vuelos con destino u origen en aeródromos comunitarios. El régimen comunitario puede servir, así pues, de modelo para la utilización del comercio de emisiones a escala mundial. Si un tercer país adopta medidas para reducir el impacto climático de los vuelos en la Comunidad, la Comisión debe considerar las opciones disponibles para prever la interacción óptima entre el sistema comunitario y las medidas del tercer país, tras consultar con el país en cuestión.
- (15) Según el principio de «legislar mejor», algunos vuelos deben estar exentos del régimen. Para evitar más cargas administrativas desproporcionadas, los operadores de transporte aéreo comercial que realicen durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos menos de 243 vuelos por período deben estar exentos del régimen. Esto sería beneficioso para las aerolíneas que realizan servicios limitados en el ámbito del régimen comunitario, incluidas las aerolíneas de los países en desarrollo.
- (16) La aviación afecta al clima mundial por las emisiones de dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno, vapor de agua y partículas de sulfato y de hollín. El IPCC 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 del pasado. Los resultados de estudios comunitarios recientes indican que el impacto total de la aviación podría ser alrededor de dos veces más importante que el del dióxido de carbono exclusivamente. Sin embargo, ninguno de estos cálculos tiene en cuenta los efectos de los cirros, actualmente muy poco conocidos. De conformidad con el artículo 174, apartado 2, del Tratado, la política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente ha de basarse en el principio de cautela. A la espera de avances científicos, deben tenerse en cuenta todos los efectos de la aviación en la medida de lo posible. Las emisiones de óxidos de nitrógeno se abordarán en otra legislación que propondrá la Comisión en 2008.
- (17) Para evitar el falseamiento de la competencia, se debe especificar una metodología armonizada para determinar la cantidad total de derechos que se deberá expedir y para distribuir derechos a los explotadores de aeronaves. Una proporción de los derechos se asignará mediante subasta, de conformidad con las normas que ha de elaborar la Comisión. Debe constituirse una reserva especial de derechos de emisión con el fin de garantizar el acceso al mercado de nuevos explotadores de aeronaves, y de ayudar a aquellos que aumenten considerablemente el número de toneladas-kilómetro que realizan. Conviene seguir asignando derechos de emisión a los explotadores de aeronaves que pongan fin a sus actividades, hasta que finalice el período durante el cual ya se hayan asignado derechos gratuitos.
- (18) Conviene armonizar plenamente la proporción de los derechos expedidos gratuitamente a todos los explotadores de aeronaves que participen en el régimen, a fin de garantizar las condiciones de competencia equitativas a los explotadores de aeronaves, teniendo en cuenta que cada explotador de aeronaves estará regulado por un único Estado miembro para todas sus operaciones con destino u origen en la UE y dentro de ella, así como por las disposiciones de no discriminación de los acuerdos bilaterales de servicio aéreo con terceros países.
- (19) El sector de la aviación contribuye al impacto global de las actividades humanas en el cambio climático y el impacto medioambiental de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las aeronaves puede reducirse con medidas destinadas a luchar contra el cambio climático en la UE y terceros países y a financiar la investigación y el desarrollo con fines de reducción y adaptación. Las decisiones sobre cuestiones relativas al gasto público nacional incumben, no obstante, a los Estados miembros, en consonancia con el principio de subsidiariedad. Sin perjuicio de esta posición, los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, o un importe equivalente si así lo requieren los principios presupuestarios generales de los Estados miembros, como la unidad y la universalidad, deben utilizarse para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, para adaptarse a los efectos del cambio climático en la UE y terceros países, para financiar la investigación y el desarrollo con fines de reducción y adaptación y para sufragar los costes de gestión del régimen. Aquí podrían incluirse medidas destinadas a fomentar un transporte respetuoso del medio ambiente. Los ingresos de la subasta deben utilizarse en particular para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación y a facilitar la adaptación en los países en vías de desarrollo. Las disposiciones de la presente Directiva relacionadas con el uso de los ingresos no prejuzgarán ninguna decisión que se adopte, en el contexto más amplio de la revisión general de la Directiva 2003/87/CE, sobre el uso que se ha de dar a los ingresos generados por la adjudicación de derechos de emisión.
- (20) Deben notificarse a la Comisión las disposiciones relativas al uso de los ingresos de la subasta. Dicha notificación no exime a los Estados miembros de la obligación impuesta en el artículo 88, apartado 3, del Tratado de notificar determinadas medidas nacionales. La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de los resultados de cualesquiera procedimientos futuros sobre ayudas estatales que puedan llevarse a cabo con arreglo a los artículos 87 y 88 del Tratado.
- (21) Para aumentar la rentabilidad del sistema, conviene que los explotadores de aeronaves puedan utilizar las reducciones certificadas de las emisiones (RCE) y las unidades de reducción de las emisiones (URE) resultantes de actividades de proyectos para cumplir su obligación de entregar los derechos de emisión, hasta un límite armonizado. La utilización de las RCE y de las URE debe ser coherente con los criterios de aceptación del uso del régimen de comercio establecido en la presente Directiva.

- (22) Con el fin de reducir la carga administrativa para los explotadores de aeronaves, es conveniente que cada explotador dependa de un Estado miembro. Cada Estado miembro debe velar por que los explotadores de aeronaves que sean titulares de una licencia de explotación expedida en dicho Estado, o los explotadores de aeronaves que no posean una licencia de explotación o que procedan de terceros países cuyas emisiones en un año de referencia sean atribuibles principalmente a ese Estado miembro, cumplan los requisitos de la presente Directiva. En caso de que un explotador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y otras medidas de aplicación del Estado miembro de administración no hayan podido garantizar su cumplimiento, los Estados miembros deben actuar de forma solidaria. Por lo tanto, el Estado miembro de administración debe poder solicitar que la Comisión dictamine una prohibición de actuación a escala comunitaria para el explotador en cuestión como último recurso.
- (23) Para mantener la integridad del sistema de contabilización del régimen comunitario, habida cuenta del hecho de que las emisiones procedentes de la aviación internacional no forman parte todavía de los compromisos de los Estados miembros en el marco del Protocolo de Kioto, los derechos de emisión asignados al sector de la aviación deben utilizarse únicamente para cumplir la obligación de los explotadores de aeronaves de entregar derechos de emisión de conformidad con la presente Directiva.
- (24) Para salvaguardar la integridad medioambiental del régimen, las unidades entregadas por los explotadores de aeronaves sólo deben contar con respecto a los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero que tomen en consideración estas emisiones.
- (25) La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) puede poseer información de ayuda para los Estados miembros o la Comisión en el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Directiva.
- (26) Las disposiciones del régimen comunitario en materia de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones, así como de sanciones aplicables a los titulares, deben aplicarse también a los explotadores de aeronaves.
- (27) Conviene que la Comisión revise el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de la aviación, habida cuenta de la experiencia de su aplicación e informe seguidamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (28) La revisión del funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de la aviación debe tener en cuenta la dependencia estructural de la aviación de aquellos países que no disponen de modos de transporte alternativos adecuados y comparables y que por lo tanto dependen en gran medida del transporte aéreo y cuyo sector turístico proporciona una alta contribución al PIB. Convendría estudiar en especial la forma de atenuar o incluso eliminar todo problema de accesibilidad y competitividad que surja en las regiones ultraperiféricas, tal y como se especifican en el artículo 299, apartado 2, del Tratado, y los problemas relativos a las obligaciones de servicio público vinculados a la aplicación de la presente Directiva.
- (29) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, aprobada en Córdoba el 18 de septiembre de 2006 durante la primera reunión ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar, sustituirá a la Declaración común sobre el aeropuerto hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y se considerará que su pleno cumplimiento implicará el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (30) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (31) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte medidas para la subasta de los derechos de emisión que no es obligatorio expedir gratuitamente, para que adopte normas detalladas sobre el funcionamiento de la reserva especial de determinados explotadores de aeronaves sobre procedimientos relativos a las solicitudes para que la Comisión decida imponer una prohibición de explotación a un explotador de aeronaves, y para que modifique las actividades de aviación enumeradas en el anexo I si un tercer país introduce medidas para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (32) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión y a los efectos de la acción propuesta, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (33) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.
- (34) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE

La Directiva 2003/87/CE queda modificada como sigue:

1) Antes del artículo 1 se inserta el siguiente título:

«CAPÍTULO I

Disposiciones generales».

2) En el artículo 2 se añade el apartado siguiente:

«3. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.»

3) El artículo 3 queda modificado como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

b) “emisión”: la liberación a la atmósfera de gases de efecto invernadero a partir de fuentes situadas en una instalación o la liberación, procedente de una aeronave que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I, de los gases especificados por lo que se refiere a dicha actividad;»;

b) se añaden las letras siguientes:

o) “explotador de aeronaves”: la persona que opera una aeronave en el momento en que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I o bien el propietario de la aeronave, si se desconoce la identidad de dicha persona o no es identificado por el propietario de la aeronave;

p) “explotador de transporte aéreo comercial”: explotador que presta al público, por remuneración, servicios de transporte aéreo regulares o no regulares, para el transporte de pasajeros, correo o carga;

q) “Estado miembro responsable de la gestión”: el Estado miembro responsable de gestionar el régimen comunitario por lo que se refiere al explotador de aeronaves, de conformidad con el artículo 18 bis;

r) “emisiones de la aviación atribuidas”: emisiones de todos los vuelos que figuran entre las actividades de aviación enumeradas en el anexo I con origen en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro y de aquellos vuelos que llegan a ese aeródromo procedentes de un tercer país;

s) “emisiones históricas del sector de la aviación”: la media aritmética de las emisiones anuales en los años naturales 2004, 2005 y 2006 procedentes de las aeronaves que realizan una actividad de aviación enumerada en el anexo I.»

4) Después del artículo 3 se inserta el capítulo siguiente:

«CAPÍTULO II

Aviación

Artículo 3 bis

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a la asignación y expedición de derechos de emisión con respecto a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I.

Artículo 3 ter

Actividades de aviación

A más tardar el ... (*), la Comisión elaborará, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 23, apartado 2, directrices sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación del anexo I, en particular los vuelos relacionados con operaciones de búsqueda y salvamento, los vuelos destinados a la extinción de incendios, los vuelos de carácter humanitario, los vuelos de servicios médicos de urgencia y los vuelos efectuados por explotadores de transporte aéreo comercial que realicen durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos menos de 243 vuelos por período.

Artículo 3 quater

Cantidad total de derechos de emisión para el sector de la aviación

1. Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2012, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los explotadores de aeronaves corresponderá al 100 % de la suma de las emisiones históricas del sector de la aviación.

2. Para el tercer período mencionado en el artículo 11, apartado 2, que comienza el 1 de enero de 2013 y, siempre que no haya enmiendas tras la revisión a que se refiere el artículo 30, apartado 4, para cada período subsiguiente, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los explotadores de aeronaves corresponderá al 100 % de las emisiones históricas del sector de la aviación multiplicado por el número de años del período en cuestión.

3. La Comisión revisará la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los explotadores de aeronaves con arreglo al artículo 30, apartado 4.

4. A más tardar el ... (*), la Comisión decidirá las emisiones históricas del sector de la aviación, basándose en los mejores datos disponibles, incluidos los cálculos basados en una información sobre el tráfico real. Tal decisión será examinada en el Comité a que se refiere el artículo 23, apartado 1.

(*) Seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 3 quinquies***Método de asignación de los derechos de emisión para el sector de la aviación mediante subasta**

1. En el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, se subastará el 10 % de los derechos de emisión.
2. En períodos subsiguiente, el porcentaje de derechos de emisión que se subastará, contemplado en el apartado 1, podrá aumentarse, siendo esta posibilidad una parte de la revisión general de la presente Directiva.
3. Se adoptará un reglamento por el que se establecerán disposiciones de aplicación en relación con la subasta por los Estados miembros de los derechos de emisión que no es obligatorio expedir gratuitamente, de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo o con el artículo 3 *septies*, apartado 8. El número de derechos de emisión que serán subastados en cada período por cada Estado miembro será proporcional a su parte en el total de las emisiones del sector de la aviación atribuidas a todos los Estados miembros para el año de referencia, notificadas de conformidad con el artículo 14, apartado 3, y verificadas de conformidad con el artículo 15. Para el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, el año de referencia será 2010, y para cada período subsiguiente mencionado en el artículo 3 *quater*, el año de referencia será el año natural que finalice 24 meses antes del comienzo del período a que se refiere la subasta.

El Reglamento mencionado, que modificará elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptará de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control, previsto en el artículo 23, apartado 3.

4. Corresponderá a los Estados miembros determinar el uso que deba hacerse de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión. Dichos ingresos deberían utilizarse con el fin de luchar contra el cambio climático en la UE y en terceros países, y de sufragar los costes del Estado miembro responsable de la gestión relacionada con la presente Directiva.
5. La información notificada a la Comisión con arreglo a la presente Directiva no exime a los Estados miembros de la obligación de notificación establecida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.

*Artículo 3 sexies***Asignación y expedición de derechos de emisión a los explotadores de aeronaves**

1. Para cada uno de los períodos mencionados en el artículo 3 *quater*, cada explotador de aeronaves podrá solicitar la asignación de derechos de emisión gratuitos. La solicitud podrá cursarse presentando a la autoridad competente del Estado miembro responsable de la gestión los datos verificados relativos a las toneladas-kilómetro en relación con las actividades de aviación enumeradas en el anexo I realizadas por ese explotador de aeronaves en el año de referencia. A los efectos del presente artículo, el año de referencia será el año natural que finalice veinticuatro meses antes del comienzo del período al que se refiera la solicitud, de conformidad con los anexos IV y V o, en relación con el período a que se refiere el apartado 1 del artículo 3 *quater*, el año 2010. Las solicitudes se presentarán al menos vein-

tién meses antes del comienzo del período al que se refieran o, en relación con el período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 1, a más tardar el 31 de marzo de 2011.

2. Al menos dieciocho meses antes del comienzo del período al que se refiere la solicitud, o, en relación con el período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 1, a más tardar el 30 de junio de 2011, los Estados miembros presentarán a la Comisión las solicitudes recibidas de conformidad con el apartado 1.
3. Al menos quince meses antes del comienzo de cada período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 2, o, en relación con el período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 1, a más tardar el 30 de septiembre de 2011, la Comisión calculará y adoptará una decisión en la que se fijen:
 - a) la cantidad total de derechos de emisión que se asignarán para ese período, de conformidad con el artículo 3 *quater*;
 - b) el número de derechos de emisión que deban subastarse en ese período, de conformidad con el artículo 3 *quinquies*;
 - c) el número de derechos de emisión de la reserva especial para los explotadores de aeronaves en ese período, de conformidad con el artículo 3 *septies*, apartado 1;
 - d) el número de derechos de emisión que deban asignarse gratuitamente en ese período restando el número de derechos de emisión contemplados en las letras b) y c) de la cantidad total de derechos de emisión sobre los que se haya tomado la decisión a que se refiere la letra a); y
 - e) el valor de referencia que se utilizará para asignar gratuitamente los derechos de emisión a los explotadores de aeronaves que hayan presentado solicitudes a la Comisión de conformidad con el apartado 2.

El valor de referencia a que se refiere la letra e), expresado en derechos de emisión por toneladas-kilómetro, se calculará dividiendo el número de derechos de emisión mencionados en la letra d) entre la suma de toneladas-kilómetro que figuren en las solicitudes presentadas a la Comisión de conformidad con el apartado 2.

4. En el plazo de tres meses a partir de la fecha de adopción de la decisión por la Comisión de conformidad con el apartado 3, cada Estado miembro responsable de la gestión calculará y publicará:
 - a) el total de derechos de emisión asignados para el período en cuestión a cada explotador de aeronaves que haya presentado una solicitud a la Comisión de conformidad con el apartado 2, calculado multiplicando las toneladas-kilómetro que figuren en la solicitud por el valor de referencia a que se refiere el apartado 3, letra e); y
 - b) los derechos de emisión asignados a cada explotador de aeronaves para cada año, que se determinarán dividiendo el total de los derechos de emisión asignados para el período en cuestión, calculado de conformidad con la letra a), entre el número de años del período en el que ese explotador de aeronaves esté realizando una actividad de aviación enumerada en el anexo I.

5. A más tardar el 28 de febrero de 2012 y el 28 de febrero de cada año posterior, la autoridad competente del Estado miembro responsable de la gestión expedirá a cada explotador de aeronaves el número de derechos de emisión que se le haya asignado para ese año con arreglo al presente artículo o al artículo 3 *septies*.

Artículo 3 *septies*

Reserva especial para determinados explotadores de aeronaves

1. En cada período de los contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, el 3 % del total de derechos de emisión que deban asignarse se destinará a una reserva especial para los explotadores de aeronaves:

- a) que comiencen a desarrollar una actividad de aviación de las contempladas en anexo I una vez transcurrido el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2; o
- b) cuyos datos sobre toneladas-kilómetro aumenten por término medio más de un 18 % anual entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, y el segundo año natural de dicho período;

y cuya actividad con arreglo a la letra a), o actividad complementaria con arreglo a la letra b), no represente en su totalidad o en parte una continuación de una actividad de aviación realizada previamente por otro explotador de aeronaves.

2. Los explotadores de aeronaves a los que puedan asignarse derechos de emisión con arreglo al apartado 1 podrán solicitar una asignación gratuita de derechos de la reserva especial dirigiéndose a la autoridad competente del Estado miembro responsable de la gestión. Las solicitudes se presentarán antes del 30 de junio del tercer año del período contemplado en el artículo 3 *quater*, apartado 2, al que se refiera la solicitud en cuestión.

3. Las solicitudes a que se refiere el apartado 2 deberán:

- a) facilitar datos sobre toneladas-kilómetro, verificados con arreglo a los anexos IV y V, en relación con las actividades de aviación de las enumeradas en el anexo I realizadas por el explotador de aeronaves en el transcurso del segundo año del período mencionado en artículo 3 *quater*, apartado 2, al que se refieran las solicitudes,
- b) aportar pruebas de que se cumplen los criterios para la obtención de derechos de emisión con arreglo al apartado 1; y
- c) en el caso de los explotadores de aeronaves a que se refiere el apartado 1, letra b), declarar:
 - i) el incremento porcentual en toneladas-kilómetro realizado por el explotador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con un período de los contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, y el segundo año natural de dicho período;

- ii) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro realizado por el explotador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, y el segundo año natural de dicho período; y

- iii) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en el apartado 1, letra b), realizado por el explotador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, y el segundo año natural de dicho período.

4. A más tardar seis meses después de la fecha límite fijada para hacer una solicitud con arreglo al apartado 2, los Estados miembros presentarán a la Comisión las solicitudes recibidas con arreglo a dicho apartado.

5. A más tardar doce meses después de la fecha límite fijada para hacer una solicitud con arreglo al apartado 2, la Comisión decidirá el valor de referencia que deberá utilizarse para asignar gratuitamente derechos de emisión a los explotadores de aeronaves cuyas solicitudes hayan sido presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 4.

A reserva de lo dispuesto en el apartado 6, el valor de referencia se calculará dividiendo el número de derechos de emisión de la reserva especial entre la suma de:

- a) las toneladas-kilómetro correspondientes a los explotadores de aeronaves que cumplan lo dispuesto en el apartado 1, letra a), que se hayan incluido en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra a), y al apartado 4; y
- b) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en el apartado 1, letra b), correspondiente a los explotadores de aeronaves a que se refiere el apartado 1, letra b), y que se haya indicado en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra c), inciso iii), y al apartado 4;

6. El valor de referencia a que se refiere el apartado 5 no deberá dar lugar a una asignación anual por tonelada-kilómetro superior a la asignación por tonelada-kilómetro que se conceda a los explotadores de aeronaves con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 4.

7. En un plazo de tres meses tras la fecha de adopción de la decisión por la Comisión, de conformidad con el apartado 5, cada Estado miembro responsable de la gestión calculará y publicará:

- a) la asignación de derechos de emisión de la reserva especial a todo explotador de aeronaves cuya solicitud haya sido presentada a la Comisión con arreglo al apartado 4. Esta asignación se calculará multiplicando el valor de referencia a que se refiere el apartado 5 por:
 - i) en el caso de los explotadores de aeronaves a los que sea aplicable el apartado 1, letra a), las toneladas-kilómetro incluidas en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra a), y al apartado 4;

- ii) en el caso de los explotadores de aeronaves a los que sea aplicable el apartado 1, letra b), el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en el apartado 1, letra b), y que se haya indicado en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra c), inciso iii), y al apartado 4; y
- b) la asignación de derechos de emisión a cada explotador de aeronaves para cada año, que se calculará dividiendo su asignación de derechos de emisión con arreglo a la letra a) entre el número de años civiles completos restantes del período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 2, al que corresponda la asignación.
8. Los Estados miembros subastarán los derechos de emisión de la reserva especial que no hayan sido asignados.
9. La Comisión podrá establecer normas detalladas sobre el funcionamiento de la reserva especial con arreglo al presente artículo, incluida una evaluación del cumplimiento de los criterios para obtener derechos de emisión con arreglo al apartado 1. Esas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 23, apartado 3.

Artículo 3 *octies*

Planes de seguimiento y notificación

Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que los explotadores de aeronaves presenten a las autoridades competentes de dichos Estados un plan de seguimiento en el que establezcan medidas para vigilar y notificar la emisiones y los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de las solicitudes con arreglo al artículo 3 *sexies*, y por que la autoridad competente apruebe dichos planes de acuerdo con las directrices adoptadas con arreglo al artículo 14.».

- 5) Se insertan el título y el artículo siguientes:

«CAPÍTULO III

Instalaciones fijas

Artículo 3 *nonies*

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las actividades enumeradas en el anexo I distintas de las actividades de aviación.».

- 6) En el artículo 6, apartado 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, equivalentes a las emisiones

totales de la instalación en dicho año, verificadas de conformidad con el artículo 15.».

- 7) Después del artículo 11 se inserta el título siguiente:

«CAPÍTULO IV

Disposiciones aplicables al sector de la aviación y a las instalaciones fijas»

- 8) En el artículo 11 *bis* se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis*. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, durante cada período mencionado en el artículo 3 *quater*, los Estados miembros autorizarán a cada explotador de aeronaves a utilizar las RCE y URE de actividades de proyectos. Durante el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, los explotadores de aeronaves podrán utilizar las RCE y URE hasta el 15 % del número de derechos de emisión que deban entregar de conformidad con el artículo 12, apartado 2 *bis*.

Para los períodos ulteriores, el porcentaje se fijará de acuerdo con el procedimiento para determinar la utilización de las RCE y URE de actividades de proyectos, como parte de la revisión de la presente Directiva y teniendo en cuenta la evolución del régimen internacional del cambio climático.

La Comisión publicará este porcentaje como mínimo seis meses antes del comienzo de cada período de los mencionados en el artículo 3 *quater*.».

- 9) En el apartado 2 del artículo 11 *ter*, el término «instalaciones» se sustituye por «actividades».
- 10) El artículo 12 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 2, después del término «efectos» se insertan los términos «del cumplimiento de las obligaciones de un explotador de aeronaves en virtud del apartado 2 *bis* o»;
- b) se inserta el apartado siguiente:
- «2 *bis*. Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, cada explotador de aeronaves entregue un número de derechos de emisión equivalente a las emisiones totales del año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15, procedentes de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador. Los Estados miembros velarán por que los derechos de emisión entregados de conformidad con el presente apartado se cancelen posteriormente.»;
- c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. 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, 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 se cancelen a continuación.».

11) En el artículo 13, apartado 3, los términos «apartado 3 del artículo 12» se sustituyen por «artículo 12, apartados 2 bis o 3».

12) El artículo 14 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1, primera frase:

i) después de los términos «esas actividades» se inserta el texto «y de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de una solicitud de conformidad con los artículos 3 *sexies* o 3 *septies*»;

ii) se suprimen los términos «a más tardar el 30 de septiembre de 2003»; y

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros velarán por que los titulares o los explotadores de aeronaves notifiquen las emisiones de la instalación durante cada año natural, o, a partir del 1 de enero de 2010, de las aeronaves que operan a la autoridad competente una vez finalizado ese año, de conformidad con las directrices.».

13) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Verificación

Los Estados miembros velarán por que los informes presentados por los titulares y explotadores de aeronaves de conformidad con el artículo 14, apartado 3, se verifiquen de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo V y las disposiciones de aplicación que adopte la Comisión de conformidad con el presente artículo, y por que la autoridad competente sea informada al respecto.

Los Estados miembros velarán por que el titular o explotador de aeronaves cuyo informe verificado no haya sido considerado satisfactorio según los criterios del anexo V y las disposiciones de aplicación que adopte la Comisión de conformidad con el presente artículo, a más tardar el 31 de marzo de cada año respecto de las emisiones del año anterior, no puedan proceder a nuevas transferencias de derechos de emisión mientras no se considere satisfactorio su informe verificado.

La Comisión podrá adoptar disposiciones de aplicación relativas a la verificación de los informes presentados por los explotadores de aeronaves de conformidad con el artículo 14, apartado 3, y de las solicitudes a que se refieren los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 23, apartado 2.».

14) El artículo 16 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1 se suprimen los términos «el 31 de diciembre de 2003 a más tardar»;

b) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros velarán por que se publiquen los nombres de los titulares y explotadores de

aeronaves que hayan infringido la obligación de entregar derechos de emisión suficientes con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.

3. Los Estados miembros velarán por que cualquier titular o explotador de aeronaves que no entregue suficientes derechos de emisión a más tardar el 30 de abril de cada año para cubrir sus emisiones del año anterior esté obligado a pagar una multa por exceso de emisiones. La multa por exceso de emisiones será de 100 euros por cada tonelada equivalente de dióxido de carbono emitido para la que el titular o explotador de aeronaves no haya entregado derechos de emisión. El pago de la multa por exceso de emisiones no eximirá al titular de la obligación de entregar una cantidad de derechos de emisión equivalente a la de las emisiones en exceso, en el momento de entregar los derechos de emisión correspondientes al año natural siguiente.»;

c) se añaden los siguientes apartados:

«5. En caso de que un explotador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y que otras medidas coercitivas no tengan el efecto suficiente para garantizar su cumplimiento, el Estado miembro responsable de la gestión podrá solicitar a la Comisión que decida prohibir la explotación al explotador de aeronaves afectado.

6. Las solicitudes hechas por los Estado miembros responsables de la gestión de conformidad con el apartado 5 incluirán:

a) pruebas de que el explotador de aeronaves no ha cumplido sus obligaciones con arreglo a la presente Directiva;

b) pormenores sobre las medidas coercitivas adoptadas por el Estado miembro interesado;

c) los motivos para la prohibición de explotación en toda la Comunidad; y

d) una recomendación relativa al alcance de la prohibición de explotación en la Comunidad y a las condiciones que deban aplicarse.

7. Cuando las solicitudes a que se refiere el apartado 5 del presente artículo estén dirigidas a la Comisión, ésta informará a los demás Estados miembros (a través de sus representantes en el comité al que se refiere el artículo 23, apartado 1, de acuerdo con el reglamento interno del comité).

8. La adopción de una decisión a raíz de una solicitud con arreglo al apartado 5 irá precedida, cuando proceda y resulte factible, de consultas a las autoridades competentes de la supervisión reglamentaria del explotador de aeronaves afectado. Cuando sea posible, las consultas las realizarán de modo conjunto la Comisión y los Estados miembros.

9. Cuando la Comisión considere la adopción de una decisión a raíz de una solicitud con arreglo al apartado 5, comunicará al explotador de aeronaves afectado los hechos y las consideraciones esenciales en que se funde dicha decisión. Al explotador de aeronaves afectado se le brindará la oportunidad de presentar a la Comisión observaciones por escrito en los diez días hábiles siguientes a la fecha en que se haya hecho la comunicación antes mencionada.

10. Previa solicitud de un Estado miembro, la Comisión podrá adoptar, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 23, apartado 2, la decisión de prohibir la explotación al explotador de aeronaves afectado.

11. Los Estados miembros harán cumplir en su territorio cualquier decisión adoptada en virtud del apartado 10. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas para aplicar tales decisiones.

12. Si procede, se establecerán normas detalladas en relación con los procedimientos a que se refiere el presente artículo. Dichas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 23, apartado 3.»

15) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 18 bis

Estado miembro responsable de la gestión

1. El Estado miembro responsable de la gestión por lo que se refiere a un explotador de aeronaves será:

a) en el caso de un explotador de aeronaves titular de una licencia de explotación válida, concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (*), el Estado miembro que haya concedido la licencia a dicho explotador; y

b) en todos los demás casos, el Estado miembro para el que se hayan calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas, procedentes de los vuelos operados por este explotador durante el año de referencia.

2. Cuando, en el transcurso de los dos primeros años de un período contemplado en el artículo 3 *quater*, ninguna de las emisiones de la aviación atribuidas procedentes de los vuelos operados por un explotador de aeronaves a que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo esté atribuida a su Estado miembro responsable de la gestión, el explotador de aeronaves deberá ser transferido a otros Estado miembro responsable de la gestión en relación con el próximo período. El nuevo Estado miembro responsable de la gestión será el Estado miembro para el que se hayan calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas, procedentes de los vuelos operados por dicho explotador de aeronaves durante los dos primeros años del período anterior.

3. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión:

a) antes del 1 de febrero de 2009, publicará una lista de los explotadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I el 1 de enero de 2006 o a partir de dicha fecha, en la que especificará el Estado miembro responsable de la gestión de cada explotador, de conformidad con el apartado 1; y

b) antes del 1 de febrero de cada año posterior, actualizará la lista para incluir a los explotadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I después de dicha fecha.

4. A efectos del apartado 1, se entenderá por „año de referencia”, en relación con un explotador de aeronaves que haya iniciado sus actividades en la Comunidad después del 1 de enero de 2006, el primer año natural de operaciones, y en todos los demás casos, el año natural que comienza el 1 de enero de 2006.

Artículo 18 ter

Asistencia de Eurocontrol

Para cumplir las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 4, y del artículo 18 bis, la Comisión podrá solicitar la asistencia de Eurocontrol y celebrar al efecto los acuerdos oportunos con dicha organización.

(*) DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.»

16) En el artículo 19, el apartado 3 se modifica de la siguiente forma:

a) la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento también incluirá disposiciones relativas a la utilización e identificación de RCE y URE en el régimen comunitario y al control del nivel de dicha utilización, así como disposiciones para tener en cuenta la inclusión de las actividades de aviación en el régimen comunitario.»

b) se añade el párrafo siguiente:

«El Reglamento relativo a un régimen normalizado y garantizado de registros garantizará que los derechos de emisión, los URE y los RCE asignados a un explotador de aeronave se transfieran a las cuentas de los Estados miembros durante el primer período de compromiso del protocolo de Kioto únicamente en la medida en que dichos derechos de emisión, URE y RCE correspondan a emisiones incluidas en los totales nacionales de las listas nacionales de los Estados miembros para dicho período.»

17) En el artículo 23, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.»

18) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 25 bis

Medidas de terceros países para reducir el impacto en el cambio climático de la aviación

1. Cuando un tercer país adopte medidas para reducir el impacto en el cambio climático de los vuelos procedentes de dicho país que aterrizan en la Comunidad, la Comisión, previa consulta al tercer país y a los Estados miembros en el Comité mencionado en el artículo 23, apartado 1, evaluará las opciones disponibles con el fin de prever una interacción óptima entre el régimen comunitario y las medidas del país.

En caso necesario, la Comisión podrá adoptar modificaciones para establecer la exclusión de los vuelos procedentes del tercer país en cuestión de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I, o para establecer cualquier otra modificación de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I que se requieran en virtud de un acuerdo de conformidad con el párrafo cuarto. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo a procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 23, apartado 3.

La Comisión podrá proponer al Parlamento Europeo y el Consejo cualquier otra modificación de la presente Directiva.

La Comisión, si procede, también podrá formular recomendaciones al Consejo con arreglo al artículo 300, apartado 1, del Tratado para entablar negociaciones con vistas a celebrar un acuerdo con el tercer país de que se trate.

2. La Comunidad y sus Estados miembros seguirán tratando de que se alcance un acuerdo sobre medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la aviación. A la luz de dicho acuerdo, la Comisión estudiará la necesidad de introducir modificaciones en la presente Directiva en lo que respecta a los explotadores de aeronaves.».

19) El artículo 28 se modifica como sigue:

a) la letra b) del apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«b) que será responsable de la entrega de una cantidad de derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, equivalente al total de las emisiones procedentes de las instalaciones agrupadas, no obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, letra e), y en el artículo 12, apartado 3; y»;

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

«4. El administrador fiduciario será objeto de sanciones en caso de que infrinja el requisito de entrega de una cantidad de derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, suficiente para cubrir la cifra total de emisiones proce-

dentes de las instalaciones agrupadas, no obstante lo dispuesto en el artículo 16, apartados 2, 3 y 4.».

20) En el artículo 30 se añade el apartado siguiente:

«4. A más tardar el 1 de junio de 2015, la Comisión, basándose en la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva y en su seguimiento, llevará a cabo una revisión del funcionamiento de la presente Directiva en lo que respecta a las actividades de aviación que se indican en el anexo I, y podrá, si procede, formular propuestas. La Comisión estudiará de manera especial:

- a) las consecuencias y los efectos de la presente Directiva para el funcionamiento general del régimen comunitario;
- b) el funcionamiento del mercado de derechos de emisión del sector de la aviación, considerando, en particular, cualquier posible distorsión del mercado;
- c) la eficacia medioambiental del régimen comunitario y la medida en que deberá reducirse la cantidad total de derechos de emisión asignados a los explotadores de aeronaves al amparo del artículo 3 *ter*, en consonancia con los objetivos globales de la UE en materia de reducción de emisiones;
- d) las repercusiones del régimen comunitario para el sector de la aviación;
- e) la continuidad de la reserva especial en los explotadores de aeronaves, teniendo en cuenta la probable convergencia de las tasas de crecimiento en el sector;
- f) las repercusiones del régimen comunitario para la dependencia estructural en el transporte aéreo de islas, regiones de interior y regiones periféricas de la Comunidad;
- g) si debe incluirse un régimen de entrada para facilitar el comercio de emisiones entre los operadores de aeronaves y los operadores de instalaciones garantizando que ninguna transacción dé lugar a una transferencia neta de emisiones de los operadores de aeronaves a los de instalaciones;
- h) las repercusiones de los umbrales de exclusión especificados en el anexo I por lo que respecta a la masa máxima de despegue autorizada y al número máximo de vuelos efectuados al año por un explotador de aeronaves; y
- i) las repercusiones para el régimen comunitario que se deriven de la exención de determinados vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas en virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (*).

La Comisión informará acto seguido al Parlamento Europeo y al Consejo.

(*) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).».

21) Después del artículo 30 se inserta el título siguiente:

«CAPÍTULO V

Disposiciones finales».

22) Los anexos I, IV y V se modifican con arreglo al anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del ... (*). Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) 18 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO

Los anexos I, IV y V de la Directiva 2003/87/CE se modifican como sigue:

1) El anexo I se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el título siguiente:

«CATEGORÍAS DE ACTIVIDADES A LAS QUE SE APLICA LA PRESENTE DIRECTIVA»;

b) en el apartado 2 se inserta el párrafo siguiente antes del cuadro:

«Para el año 2012 se incluirán todos los vuelos con destino u origen en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado.»;

c) se añade la siguiente categoría de actividad:

<p>«<i>Aviación</i></p> <p>Vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado.</p> <p>Esta actividad no incluirá:</p> <p>a) los vuelos efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, de un Monarca reinante y de sus familiares más próximos, de Jefes de Estado, Presidentes de Gobierno y Ministros del Gobierno, de un país que no sea un Estado miembro; en todos los casos tal situación debe quedar claramente reflejada en el plan de vuelo;</p> <p>b) los vuelos militares efectuados por aeronaves y los vuelos de las autoridades aduaneras y la policía;</p> <p>c) los vuelos relacionados con actividades de búsqueda y salvamento, los vuelos de lucha contra incendios, los vuelos humanitarios y los vuelos de servicios médicos de urgencia, autorizados por el organismo competente adecuado;</p> <p>d) los vuelos efectuados de acuerdo con las normas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago;</p> <p>e) los vuelos que terminan en el mismo aeródromo de donde ha partido la aeronave, sin que en el intervalo se haya realizado aterrizaje alguno;</p> <p>f) los vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente al efecto de obtención de licencias, o de evaluación de la tripulación de pilotaje, siempre que tal situación quede claramente reflejada en el plan de vuelo, a condición de que el vuelo no sirva para transporte de pasajeros y/o carga, ni para el posicionamiento o traslado de la aeronave;</p> <p>g) los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres;</p> <p>h) los vuelos efectuados exclusivamente por aeronaves con una masa máxima de despegue autorizada de menos de 5 700 kg;</p> <p>i) los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas en virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92 en rutas dentro de las regiones ultraperiféricas, tal y como se especifican en el artículo 299, apartado 2, del Tratado o en rutas cuya capacidad de oferta no supere los 30 000 asientos anuales; y</p> <p>j) los vuelos, distintos de los efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, de un Monarca reinante y de sus familiares más próximos, de Jefes de Estado, Presidentes de Gobierno y Ministros del Gobierno de un Estado miembro de la UE, efectuados por un explotador de transporte aéreo comercial que realice menos de 243 vuelos por período durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos, y que, de no ser por lo que se refiere a este punto, estaría incluido en esta actividad</p>	<p>Dióxido de carbono»</p>
--	----------------------------

2) El anexo IV se modifica como sigue:

a) después del título se inserta el epígrafe siguiente:

«PARTE A — SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE INSTALACIONES FIJAS»;

b) se añade la parte siguiente:

«PARTE B — SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LAS ACTIVIDADES DE AVIACIÓN

Seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono

Las emisiones se seguirán mediante cálculos. Las emisiones se calcularán utilizando la fórmula siguiente:

Consumo de combustible × factor de emisión

El consumo de combustible incluirá el combustible utilizado por el grupo auxiliar de energía. El consumo real de combustible para cada vuelo se utilizará siempre que sea posible y se calculará utilizando la fórmula siguiente:

Cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento de combustible – cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento del combustible necesario para el vuelo siguiente + abastecimiento de combustible para dicho vuelo siguiente.

Si no se dispone de datos sobre el consumo real de combustible, se utilizará un método por niveles normalizado para calcular el consumo de combustible sobre la base de la mejor información disponible.

Se utilizarán los factores de emisión por defecto que figuran en las Directrices 2006 del IPCC para los inventarios nacionales, o actualizaciones ulteriores de estas Directrices, a menos que los factores de emisión específicos de una actividad, identificados por laboratorios independientes acreditados mediante métodos analíticos reconocidos, sean más exactos. El factor de emisión de la biomasa será cero.

Se harán cálculos separados para cada vuelo y cada combustible.

Notificación de las emisiones

Todos los explotadores de aeronaves incluirán la siguiente información en el informe que deben transmitir de conformidad con el artículo 14, apartado 3:

A. Los datos de identificación del explotador de aeronaves, en particular:

- nombre del explotador de aeronaves;
- Estado miembro responsable de la gestión;
- dirección, incluidos el código postal y el país y, si es diferente, dirección de contacto en el Estado miembro responsable de la gestión;
- números de matrícula de las aeronaves y los tipos de aeronaves utilizados en el período cubierto por el informe para realizar las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;
- número y organismo emisor del Certificado de Operador Aéreo y de la licencia de explotación conforme a los cuales se hayan realizado las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;
- dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto; y
- nombre del propietario de la aeronave.

B. Para cada tipo de combustible cuyas emisiones se calculan:

- consumo de combustible;
- factor de emisión;
- total de emisiones agregadas de todos los vuelos efectuados durante el período a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;
- emisiones agregadas de:
 - todos los vuelos efectuados durante el período a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador, y que, procedentes de un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro, tengan su destino en un aeródromo situado en el territorio de ese mismo Estado miembro;
 - todos los demás vuelos efectuados durante el período a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;

- emisiones agregadas de todos los vuelos efectuados durante el período a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador y que:
 - tengan su origen en un Estado miembro; y
 - tengan su destino en un Estado miembro procedentes de un tercer país;
- incertidumbre.

Seguimiento de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*

A efectos de las solicitudes de asignación de derechos de emisión, de conformidad con el artículo 3 *sexies*, apartado 1, o el artículo 3 *septies*, apartado 2, el volumen de actividades de aviación se calculará en toneladas-kilómetro aplicando la siguiente fórmula:

Toneladas-kilómetro = distancia × carga útil

siendo:

“distancia”: la distancia ortodrómica entre el aeródromo de origen y el aeródromo de destino, más un factor fijo adicional de 95 km; y

“carga útil”: la masa total de carga, correo y pasajeros transportados.

A efectos de cálculo de la carga útil:

- el número de pasajeros será el número de personas a bordo, excluyendo a los miembros de la tripulación;
- los explotadores de aeronaves podrán optar entre aplicar la masa real o estándar para pasajeros y equipaje facturado que figura en su documentación de masa y centrado para los vuelos pertinentes o bien un valor por defecto de 110 kg para cada pasajero y su equipaje facturado.

Notificación de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*

Todos los explotadores de aeronaves incluirán la siguiente información en su solicitud de conformidad con el artículo 3 *sexies*, apartado 1, o el artículo 3 *septies*, apartado 2:

A. Los datos de identificación del explotador de aeronaves, en particular:

- nombre del explotador de aeronaves;
- Estado miembro responsable de su gestión;
- dirección, incluidos el código postal y el país y, si es diferente, dirección de contacto en el Estado miembro responsable de la gestión;
- números de matrícula de las aeronaves y tipos de aeronaves utilizados durante el año a que se refiere la solicitud para realizar las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;
- número y organismo emisor del Certificado de Operador Aéreo y de la licencia de explotación conforme a los cuales se hayan realizado las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;
- dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto; y
- nombre del propietario de la aeronave.

B. Datos sobre toneladas-kilómetro

- número de vuelos por par de aeródromos;
- número de pasajeros-kilómetro por par de aeródromos;
- número de toneladas-kilómetro por par de aeródromos;
- método elegido para el cálculo de la masa para pasajeros y equipaje facturado;
- número total de toneladas-kilómetro para todos los vuelos efectuados durante el año al que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es el explotador de aeronaves.».

3) El anexo V queda modificado como sigue:

a) después del título se inserta la parte siguiente:

«PARTE A — VERIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LAS INSTALACIONES FIJAS»;

b) se añade la parte siguiente:

«PARTE B — VERIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LAS ACTIVIDADES DE AVIACIÓN

13) Los principios generales y los métodos establecidos en el presente anexo se aplicarán a la verificación de los informes de las emisiones procedentes de los vuelos que correspondan a una actividad de aviación enumerada en el anexo I.

A estos efectos:

- a) en el apartado 3, la referencia al titular se entenderá como referencia al explotador de las aeronaves, y en la letra c) la referencia a la instalación se entenderá como referencia a la aeronave utilizada para realizar las actividades de aviación a que se refiere el informe;
- b) en el apartado 5, la referencia a la instalación se entenderá como referencia al explotador de las aeronaves;
- c) en el apartado 6, la referencia a las actividades llevadas a cabo en la instalación se entenderá como referencia a las actividades de aviación a que se refiere el informe, realizadas por el explotador de las aeronaves;
- d) en el apartado 7, la referencia al emplazamiento de la instalación se entenderá como referencia a los emplazamientos utilizados por el explotador de las aeronaves para realizar las actividades de aviación a que se refiere el informe;
- e) en los apartados 8 y 9, las referencias a las fuentes de emisiones de la instalación se entenderán como referencia a la aeronave de la que es responsable el explotador; y
- f) en los apartados 10 y 12, las referencias al titular se entenderán como referencias al explotador de las aeronaves.

Disposiciones suplementarias relativas a la verificación de los informes de emisiones del sector de la aviación

14) El verificador comprobará en particular que:

- a) se han tenido en cuenta todos los vuelos correspondientes a una actividad de aviación enumerada en el anexo I; en esta tarea, el verificador se servirá de los datos sobre los horarios y de otros datos sobre tráfico del explotador de aeronaves, en particular los datos solicitados a Eurocontrol por dicho explotador;
- b) los datos agregados sobre consumo de combustible y los datos sobre el combustible comprado o suministrado de otro modo a las aeronaves que realizan la actividad de aviación son totalmente coherentes.

Disposiciones suplementarias relativas a la verificación de los datos sobre toneladas-kilómetro presentados a efectos de los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*

- 15) Los principios generales y los métodos aplicados para verificar los informes de emisiones de conformidad con el artículo 14, apartado 3, tal y como se establecen en el presente anexo, también se aplicarán, en su caso, de la misma manera a la verificación de los datos sobre toneladas-kilómetro de aviación.
 - 16) El verificador comprobará en particular que, en la solicitud presentada por el explotador de conformidad con el artículo 3 *sexies*, apartado 1, y el artículo 3 *septies*, apartado 2, solamente se han tenido en cuenta los vuelos realmente efectuados y correspondientes a una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la que el explotador es responsable. En esta tarea, el verificador se servirá de los datos sobre tráfico del explotador de aeronaves, en particular los datos solicitados a Eurocontrol por dicho explotador. Además, el verificador comprobará que la carga útil notificada por el explotador de aeronaves corresponde a la que figura en el registro que lleva dicho explotador con fines de seguridad.»
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En diciembre de 2006, la Comisión adoptó su propuesta ⁽¹⁾ de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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. La propuesta se presentó al Consejo el 22 de diciembre de 2006.

El Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura el 13 de noviembre de 2007.

El Comité Económico y Social dictaminó el 30 de mayo de 2007 ⁽²⁾.

El Comité de las Regiones emitió su dictamen el 10 de octubre de 2007 ⁽³⁾.

El Consejo adoptó su Posición Común el 18 de abril de 2008.

II. OBJETIVO

El principal objetivo de la propuesta de Directiva es reducir el impacto en el cambio climático atribuible a la aviación, a la vista del crecimiento de las emisiones del sector de la aviación, en particular incluyendo las actividades de este sector en el régimen comunitario general de comercio de derechos de emisión (RCDE UE).

La propuesta adopta la forma de modificación de la Directiva 2003/87/CE (Directiva RCDE).

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

Generalidades

La Posición Común incorpora cierto número de enmiendas del Parlamento Europeo en primera lectura, ya sea de manera literal, parcial o en cuanto al fondo. Son enmiendas que mejoran o aclaran el texto de la Directiva propuesta. No obstante, otras enmiendas no se reflejan en la Posición Común porque el Consejo decidió que eran o innecesarias, o inviables, por estar insuficientemente respaldadas por los conocimientos científicos actuales y porque aumentan de manera desproporcionada los costes administrativos de su aplicación.

La Posición Común incluye asimismo varios cambios distintos de los expuestos en el dictamen en primera lectura del Parlamento Europeo ya que, en varios casos, las disposiciones de la propuesta inicial de la Comisión han sido completadas con nuevos elementos o se han reelaborado en su totalidad, con la inserción de algunas disposiciones completamente nuevas.

Además, algunas de las modificaciones del texto tienen por único objetivo clarificarlo o velar por la coherencia general de la Directiva.

Aspectos específicos

(1) Fecha de inicio y ámbito de aplicación del régimen

El Consejo, de acuerdo con el Parlamento Europeo, ha rechazado el planteamiento en dos fases propuesto por la Comisión y ha optado por **una única fecha para que todos los vuelos** se incluyan en el régimen. Esto se consideró necesario tanto para garantizar un mayor impacto medioambiental del régimen como para reducir al mínimo la distorsión de la competencia. No obstante, el Consejo, contrariamente a la Comisión y el Parlamento Europeo, que habían sugerido ambos 2011 como año de comienzo, decidió retrasar un año el inicio del régimen, esto es, consideró que **2012** sería una fecha razonable a la vista de los distintos trámites necesarios para la adopción de la legislación, así como de la complejidad del régimen y la necesidad de prever varias medidas de desarrollo.

⁽¹⁾ Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 final.

⁽²⁾ DO C 206 de 27.7.2007, p. 47.

⁽³⁾ DO C 305 de 15.12.2007, p. 15.

(2) *Asignación de derechos de emisión*

El Consejo, de manera muy similar al Parlamento Europeo, considera que la cuestión de la asignación de los derechos de emisión tiene importancia capital para el funcionamiento del régimen. En este sentido, el Consejo ha introducido varios cambios en la propuesta de la Comisión que acercarían su contenido al espíritu de varias de las enmiendas del Parlamento Europeo, aunque no las incorpore literalmente en el texto de la Posición Común.

Así pues, aunque el Consejo haya mantenido el **límite superior** del 100 % de las emisiones históricas, como en la propuesta la Comisión, ha indicado no obstante una posible reducción futura como parte de una revisión del funcionamiento de la Directiva en relación con las actividades de aviación que se realizará a más tardar en 2015 (artículo 30.4).

El Consejo se mostró de acuerdo con la opción de la Comisión de un **mecanismo de asignación** que funcionaría en parte mediante la atribución de derechos gratuitos basados en un valor de referencia sencillo y en parte mediante la subasta.

No obstante el Consejo ha **adaptado** ligeramente el valor de referencia mediante la introducción de modificaciones en la carga útil (que aumentó hasta 110 kg por pasajero con su equipaje facturado) y en la distancia (añadiendo 95 km al círculo mayor de distancia) utilizadas para calcular la actividad de aviación (*tonelada-kilómetro*) de cada explotador de aeronaves.

En relación con las **proporciones de subasta de derechos de emisión**, el Consejo ha rechazado la propuesta de la Comisión de usar un porcentaje correspondiente al porcentaje medio propuesto por los Estados miembros que incluyan la subasta en sus planes nacionales de asignación (PNA), optando en su lugar por un **porcentaje fijo del 10 %**. Por otra parte, el Consejo ha introducido explícitamente también la posibilidad de aumentar el porcentaje como parte de la revisión general de la Directiva RCDE. Así pues, aunque no incorpore la enmienda 74 de PE, la Posición Común coincide de hecho con el espíritu general de dicha enmienda ya que reconoce la deseabilidad de prever un aumento (gradual) de la proporción de subasta. El Consejo consideró preferible optar por un porcentaje inicialmente menor de subasta, junto con la posibilidad de aumentos futuros, como planteamiento más prudente que garantice, por una parte, que no se trate a la aviación de manera significativamente distinta de otros sectores incluidos en el RCDE UE, y que facilite, por otra parte, una mejor adaptación al funcionamiento general del régimen comunitario.

En relación con **el uso del producto de la subasta**, el Consejo adopta una postura ligeramente modificada en relación tanto con la Comisión como por el Parlamento Europeo. Con arreglo a la redacción actual del artículo 3 *quinquies*, corresponde al Estado miembro determinar la manera de utilizar dichos ingresos. No obstante, el artículo 3 *quinquies* estipula que dichos ingresos deben utilizarse para luchar contra el cambio climático tanto en la UE como en los terceros países y para cubrir los gastos administrativos del funcionamiento del régimen. Esta modificación tiene por objetivo velar por el respeto de los principios fundamentales constitucionales o presupuestarios de los ordenamientos jurídicos nacionales de varios Estados miembros.

Uno de los principales nuevos elementos introducidos por el Consejo en la propuesta de la Comisión se refiere a la creación de una **reserva especial para nuevos explotadores o para explotadores de aeronaves en rápido crecimiento** (esto es, explotadores que puedan demostrar un índice de crecimiento del 18 % anual en los años siguientes al año de referencia utilizado para la asignación de los derechos de emisión). Con arreglo al artículo 3 *septies*, un porcentaje fijo (3 %) de los derechos de emisión se reservaría para distribuirlo entre los explotadores de aeronaves que puedan optar a ello basándose en un sistema de valores de referencia similar al sistema utilizado para la atribución inicial. La introducción de esta disposición aseguraría que los nuevos explotadores de aeronaves o los explotadores de aeronaves de los Estados miembros que tuvieran en principio unos índices de movilidad muy bajos (pero en ascenso en la actualidad) no se verían penalizados por el régimen. El Consejo ha compensado cualquier posible distorsión del mercado disponiendo que la distribución de derechos de emisión prevista en la reserva especial sea única, junto con una disposición que estimula la asignación anual resultante por tonelada-kilómetro a los explotadores de aeronaves que puedan optar a ella no deberá ser superior a la asignación anual por tonelada-kilómetro concedido a los explotadores de aeronaves en virtud de la asignación principal (artículo 3 *septies*). De este modo, el Consejo va en la misma dirección de hecho que las enmiendas 22, 28 y 33 del PE. No obstante, el funcionamiento de la reserva especial, tal como se plantea en la Posición Común, supondría menores costes administrativos y no introduciría distorsiones significativas en el mercado.

(3) *Exenciones*

El Consejo ha **perfilado** en mayor medida una serie de exenciones del régimen, tomando en consideración las enmiendas correspondientes del PE (51, 52, 53, 70 y 79). De este modo, ha optado por no excluir los vuelos de los Jefes de Estado de la UE del régimen, pero sí ha decidido incluir exenciones para los vuelos de búsqueda y salvamento, de extinción de incendios, humanitarios y de servicios médicos de urgencia. Además, se excluyen asimismo los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres.

La Posición Común ha introducido una exención adicional en el régimen, la **cláusula «de minimis»** que supone la exclusión de los vuelos realizados por un explotador de transporte aéreo comercial que realice durante tres períodos de cuatro meses consecutivos menos de 243 vuelos por período. El Consejo ha asociado esta exención con la correspondiente definición de «explotador de transporte aéreo comercial» y con un considerando destinado a garantizar que los explotadores con niveles de tráfico muy bajos, incluidos muchos explotadores procedentes de países en vías de desarrollo, no tengan que afrontar gastos administrativos desproporcionados. De este modo se envía una señal política importante a los países en vías de desarrollo, mientras que se reducen a la vez el papeleo y las cargas administrativas generales asociadas con la gestión del régimen. Se tiene en cuenta la posibilidad de efectos adversos en el mercado optando por un criterio neutro de exclusión, basado en la actividad «pura».

El Consejo, del mismo modo que el Parlamento Europeo, también ha tenido en cuenta las **necesidades especiales de las regiones ultraperiféricas y el estatuto especial de los vuelos realizados en virtud de las obligaciones de servicio público**. La Posición Común excluye del régimen los vuelos realizados en el marco de las obligaciones de servicio público en las rutas de las regiones ultraperiféricas o en rutas en que la capacidad ofrecida no exceda de 30 000 plazas al año, y ha incluido el correspondiente considerando. En este sentido, por tanto, va más allá que la enmienda 78 del PE.

(4) *Otras cuestiones*

Se incluye un nuevo artículo (artículo 3 *octies*) que impone a los Estados miembros una obligación adicional de velar por **planes de seguimiento y notificación** que los explotadores de aeronaves presenten a la autoridad competente que establezcan medidas para vigilar y dar cuenta de las emisiones y de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de las solicitudes de derechos de emisión que deben tramitarse.

Se añaden varios nuevos apartados en el artículo relativo a las **sanciones** de la Directiva RCDE (artículo 16), previendo la posibilidad de que un Estado miembro responsable de la gestión solicite a la Comisión que imponga una prohibición de operaciones a nivel comunitario al explotador de aeronaves que incumpla los requisitos de la Directiva. Aunque la imposición de una prohibición de operaciones se considera la medida sancionadora de último recurso, se estimaba necesaria para garantizar el pleno cumplimiento del régimen por parte de los explotadores de aeronaves, asunto de la mayor importancia para el Consejo.

Además, el Consejo ha modificado las propuestas de la Comisión en lo que se refiere a la **conversión de derechos de emisión y a su uso subsiguiente con miras al cumplimiento de compromisos internacionales**, optando por un régimen semiabierto y eliminando la disposición de la propuesta de la Comisión que habría posibilitado que los explotadores de aeronaves convirtieran sus derechos de emisión en derechos de emisión que puedan ser utilizados por otros explotadores. Reconociendo el hecho de que la aviación nacional (y no internacional) forma parte de los compromisos de los Estados miembros correspondientes al primer período de compromiso en virtud del Protocolo de Kyoto, se ha añadido un nuevo apartado al actual artículo 19 de la Directiva RCDE, en el que se establece el Reglamento sobre registros a fin de garantizar que los derechos de emisión, las reducciones certificadas de las emisiones (RCE) y las unidades de reducción de las emisiones (URE) únicamente se transfieran a las cuentas de retirada de los Estados miembros al primer período compromiso en virtud del Protocolo de Kyoto en caso de que correspondan a emisiones incluidas en los totales nacionales de las listas nacionales de los Estados miembros para dicho período.

El Consejo también ha modificado sustancialmente el artículo 25 *bis* cuyo objetivo ahora es clarificar los diversos procedimientos institucionales de los que dispone la Comisión para adaptar, ajustar o modificar la Directiva tras la consulta o la celebración de nuevos acuerdos con **terceros países**. Se destaca la importancia de la búsqueda de una solución mundial al problema de la reducción de emisiones procedentes de las actividades de aviación, al igual que la necesidad de perseguir una interacción óptima entre el régimen comunitario y regímenes equivalentes de terceros países. En ese sentido, aunque el Consejo ha optado por no incorporar literalmente la enmienda correspondiente del PE (enmienda 49) el espíritu de la Posición Común es muy cercano a la lógica de la enmienda.

Por último, se añaden varios puntos a la **cláusula de revisión** actual de la Directiva RCDE (artículo 30), para que sirvan como lista de comprobación para revisar el funcionamiento de la Directiva en relación con las actividades de aviación y para resolver cualquier problema que pueda presentarse a partir del momento de la inclusión de dichas actividades en el RCDE general.

IV. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que la Posición Común representa un conjunto equilibrado de medidas que contribuirán a reducir las emisiones de la aviación de manera compatible con las políticas y objetivos de la UE, tal como se expresan también en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), a la vez que garantizan que se aplique el régimen a todos los explotadores de aeronaves sin distinción de nacionalidad y por tanto que la inclusión de la aviación en el régimen RCDE UE no dé lugar a distorsiones de la competencia.

El Consejo confía en el carácter constructivo de los debates con el Parlamento Europeo con vistas a una pronta adopción de la Directiva.
