



21.6.2017

# **OPINIÓN**

de la Comisión de Industria, Investigación y Energía

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

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

(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Ponente de opinión: Werner Langen

PA\_Legam

## BREVE JUSTIFICACIÓN

Las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> provocadas por las actividades de transporte aéreo están aumentando considerablemente. A pesar del empleo en la flota de transporte aéreo de motores modernos, de bajo consumo y, por ende, con menos emisiones, las emisiones de CO<sub>2</sub> por pasajero y kilómetro son superiores a las de los demás sectores. Por lo tanto, procedía y procede adoptar o actualizar las disposiciones relativas al transporte aéreo para la reducción paulatina de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Cuando, ya hace cerca de 10 años, se decidió la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos nuevos, la Unión Europea integró el transporte aéreo el 1 de enero de 2012 en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión existente (RCDE UE). A partir de 2012 se vieron afectados los vuelos interiores en el EEE y todos los vuelos entre aeropuertos del EEE y aeropuertos de terceros países.

La incorporación de la UE (o el EEE) al régimen de comercio de derechos de emisión, decidida unilateralmente, concitó numerosas protestas y supuso un riesgo de distorsiones considerables de la competencia en perjuicio de los operadores aéreos europeos en el transporte aéreo internacional. El avance pionero y la presión de la UE, no obstante, hicieron posible y necesario para la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) desarrollar un régimen global de mercado para el transporte aéreo internacional, si bien con prolongados periodos transitorios.

A la espera de la aprobación de la OACI y en apoyo de la introducción de tal régimen global en el marco de la OACI, la UE restringió (a partir del 30.4.2014) el ámbito de aplicación del RCDE UE a los vuelos en el interior del EEE por un periodo que concluía a finales de 2016 (Reglamento n.º 421/2014).

De no modificarse el Reglamento, a partir de 2017 rige de nuevo automáticamente la plena aplicación de la Directiva 2003/87 (EEE - vuelos interiores + todos los vuelos entre aeropuertos del EEE y de terceros países). La excepción prevista en el Reglamento n.º 421/2014 venció el 31.12.2016. Debe adoptarse cuanto antes un reglamento que enlace con el precedente.

Durante la 39.<sup>a</sup> Asamblea General de la OACI, celebrada el 6 de octubre de 2016, los miembros de la OACI se fijaron el objetivo de estabilizar las emisiones netas de CO<sub>2</sub> del transporte aéreo internacional en el nivel de 2020 e introducir un instrumento global y de mercado de protección del clima (*Global Market-Based Measure - GMBM*) a partir de 2021.

La OACI se decidió, a este respecto, por implementar un modelo de cálculo denominado CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Mediante este modelo, a partir de 2020 las emisiones directas de CO<sub>2</sub> ocasionadas por el crecimiento del transporte aéreo se compensarán mediante ahorros de CO<sub>2</sub> en otros puntos. Además, se fomentarán proyectos de protección del clima que serán examinados y certificados en lo relativo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por instituciones independientes. Las compañías aéreas que no respeten los objetivos de estabilización de las emisiones deberán adquirir certificados de compensación directamente o a través de plataformas públicas. Los proyectos obtienen con ello una nueva fuente de financiación y se compensan las emisiones de CO<sub>2</sub> de las compañías aéreas.

Para dar nuevos impulsos a los esfuerzos internacionales en el marco de la OACI, la

Comisión propone que se mantenga la aplicación del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (RCDE UE) a los vuelos entre aeródromos situados en el EEE también después de 2016. Con su propuesta, la Comisión desearía mantener la dinámica de los trabajos de la OACI.

La Comisión dispondrá así de más claridad sobre el tipo y el contenido de los instrumentos de protección del clima y sobre las intenciones de los socios internacionales en lo relativo a la aplicación del mecanismo, a fin de evaluar de nuevo el régimen europeo de comercio de derechos de emisión y, en caso necesario, de revisarlo para el periodo posterior a 2020. Se establecerá la necesaria coherencia con el Convenio de París y con los objetivos de la UE para 2030.

Para proporcionar seguridad jurídica y claridad a los operadores de aeronaves, la Comisión opina que la propuesta debería entrar en vigor cuanto antes, porque de otro modo los operadores de aeronaves deberían declarar sus derechos de emisión a finales de abril de 2018. De no mantenerse la limitación actual del ámbito de aplicación a los vuelos interiores al EEE, los operadores estarían obligados a presentar antes del 30 de abril de 2018 también los certificados de emisiones relativos a los vuelos desde y hacia terceros países (Directiva 2003/87/CE).

El ponente para opinión defiende los objetivos y las medidas de la Comisión de la Comisión de la UE expuestos en la propuesta de Reglamento 2017/0017 (COD):

- El ámbito de aplicación restringido debe mantenerse. A partir de 2017, el RCDE UE seguirá cubriendo los vuelos interiores al EEE.
- La excepción relativa a los operadores de aeronaves no comerciales con unas emisiones anuales inferiores a 1 000 toneladas (0,2 % de las emisiones de gases de efecto invernadero) se prorrogará de 2020 a 2030.
- La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las novedades internacionales pertinentes para la aplicación del instrumento y sobre las medidas que tomen los terceros países para aplicarlo.
- Para preparar la aplicación del instrumento de protección del clima, se permite a la Comisión adoptar actos delegados para que pueda disponer el seguimiento, la notificación y la comprobación oportunos de las emisiones aplicables a los operadores de aeronaves a efectos de aplicar el mecanismo global y de mercado elaborado en la OACI.

El ponente de opinión propone además algunas modificaciones de la motivación de Comisión y de algunos detalles a fin de facilitar la transposición, acelerarla y hacerla viable para las compañías aéreas. Ello no afecta a la aprobación de principio, sino que pretende servir para que las adaptaciones y las propuestas de modificación y de aplicación se emprendan mediante el artículo 290 del TFUE.

En particular, debe comprobarse cómo puede compatibilizarse este instrumento de la OACI con el RCDE UE y cómo puede organizarse la coexistencia de ambos regímenes a partir de 2021. Además, deben examinarse las repercusiones para el sector del transporte aéreo y para las emisiones de CO<sub>2</sub>.

## ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

### Enmienda 1

#### Propuesta de Reglamento Considerando 1

##### *Texto de la Comisión*

(1) En la 21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que tuvo lugar en París del 30 de noviembre al 12 de diciembre de 2015, se aprobó un acuerdo internacional relativo al fortalecimiento de la respuesta mundial al cambio climático. El Acuerdo de París establece, *en particular*, un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5 °C por encima de esos niveles. El Acuerdo de París fue aprobado en nombre de la Unión mediante la Decisión (UE) 2016/1841 del Consejo y entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Para lograr el objetivo del mismo las partes prepararán, comunicarán y mantendrán contribuciones sucesivas determinadas a nivel nacional.

##### *Enmienda*

(1) En la 21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que tuvo lugar en París del 30 de noviembre al 12 de diciembre de 2015, se aprobó un acuerdo internacional relativo al fortalecimiento de la respuesta mundial al cambio climático. El Acuerdo de París establece, en particular, un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5 °C por encima de esos niveles. El Acuerdo de París fue aprobado en nombre de la Unión mediante la Decisión (UE) 2016/1841 del Consejo y entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Para lograr el objetivo del mismo las partes prepararán, comunicarán y mantendrán contribuciones sucesivas determinadas a nivel nacional. ***Aunque la aviación internacional quedó excluida del Acuerdo de París, este sector también debe contribuir a los objetivos de reducción de las emisiones, por ejemplo, a través de una medida de mercado mundial (GMBM) que establezca la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).***

## Enmienda 2

### Propuesta de Reglamento Considerando 2

#### *Texto de la Comisión*

(2) Los objetivos ambientales de la Unión a que se refiere el artículo 191 del Tratado son la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, *en particular*, a luchar contra el cambio climático.

#### *Enmienda*

(2) Los objetivos ambientales de la Unión a que se refiere el artículo 191 del Tratado son la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, *principalmente*, a luchar contra el cambio climático.

## Enmienda 3

### Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(2 bis) La protección del medio ambiente constituye uno de los retos más importantes a los que tiene que enfrentarse la Unión.***

## Enmienda 4

### Propuesta de Reglamento Considerando 4

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

(4) Desde 1997 la Unión y los Estados miembros se están esforzando por sacar adelante un acuerdo internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación y, desde 2008, cuentan con legislación para limitar los efectos en el cambio climático de las actividades de la aviación a través del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) que

(4) Desde 1997 la Unión y los Estados miembros se están esforzando por sacar adelante un acuerdo internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación y, desde 2008, cuentan con legislación para limitar los efectos en el cambio climático de las actividades de la aviación a través del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) que

funciona desde 2005. Para impulsar el proceso en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión ha adoptado dos veces excepciones temporales al RCDE UE con objeto de limitar la obligación de cumplimiento a las emisiones de los vuelos entre aeródromos situados en el Espacio Económico Europeo (EEE), con igualdad de trato a los operadores de aeronaves independientemente de dónde tengan su sede. La excepción más reciente del RCDE UE, el Reglamento (UE) n.º 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, limita las obligaciones a los vuelos dentro del EEE entre 2013 y 2016 y prevé posibles modificaciones del ámbito de aplicación del sistema respecto a los vuelos con origen o destino en aeródromos situados fuera del EEE a partir del 1 de enero de 2017 en función de la revisión prevista en el mismo.

funciona desde 2005. *En su sentencia de 21 de diciembre de 2011<sup>1bis</sup>, el Tribunal de Justicia dictaminó que la inclusión de los vuelos de fuera del EEE en el RCDE UE no vulnera el Derecho internacional.* Para impulsar el proceso en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión ha adoptado dos veces excepciones temporales al RCDE UE con objeto de limitar la obligación de cumplimiento a las emisiones de los vuelos entre aeródromos situados en el Espacio Económico Europeo (EEE), con igualdad de trato a los operadores de aeronaves independientemente de dónde tengan su sede. La excepción más reciente del RCDE UE, el Reglamento (UE) n.º 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, limita las obligaciones a los vuelos dentro del EEE entre 2013 y 2016 y prevé posibles modificaciones del ámbito de aplicación del sistema respecto a los vuelos con origen o destino en aeródromos situados fuera del EEE a partir del 1 de enero de 2017 en función de la revisión prevista en el mismo.

*<sup>1bis</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros / Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/15, ECLI:EU:C:2011:864.*

## Enmienda 5

### Propuesta de Reglamento Considerando 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(4 bis) Para lograr los objetivos establecidos en el Acuerdo de París y la reducción de los gases de efecto invernadero en un 40 % para 2030, es necesaria la plena realización del Cielo Único Europeo. De esta forma podría evitarse la fragmentación del espacio aéreo y optimizarse el tráfico, con la***

*consiguiente disminución de las emisiones.*

## Enmienda 6

### Propuesta de Reglamento Considerando 5

#### *Texto de la Comisión*

(5) A la luz de la Resolución adoptada en la 39.ª asamblea de la OACI en octubre de 2016, sobre la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 para compensar las emisiones de la aviación internacional por encima de los niveles de 2020, se considera oportuno mantener la excepción existente en espera del avance de la elaboración y la aplicación de la medida de mercado mundial. ***A este respecto, está previsto adoptar en 2018 normas y prácticas recomendadas por la OACI para complementar la Resolución y aplicar el sistema mundial. No obstante, su aplicación concreta requerirá una actuación de las partes de la OACI a escala nacional. Asimismo, la OACI debe elaborar mecanismos de gobernanza, incluido un sistema de registro. En este contexto, debe prorrogarse la actual excepción de las obligaciones del RCDE UE para los vuelos con origen o destino en terceros países, sujeta a la revisión de la aplicación del régimen de la OACI, a fin de apoyar a esta y facilitar la aplicación de su régimen. Como resultado de la prórroga de la excepción, la cantidad de derechos de emisión que deberá subastarse y expedirse gratuitamente, incluso de la reserva especial, debe ser la misma que la de 2016 y proporcional a la reducción de la obligación de entrega.***

#### *Enmienda*

(5) A la luz de la Resolución adoptada en la 39.ª asamblea de la OACI en octubre de 2016, sobre la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 para compensar las emisiones de la aviación internacional por encima de los niveles de 2020, se considera oportuno mantener la excepción existente en espera del avance de la elaboración y la aplicación de la medida de mercado mundial. ***La OACI adoptará en 2018 normas y prácticas recomendadas para la aplicación del sistema mundial. No obstante, su aplicación concreta requerirá una actuación de las partes de la OACI a escala nacional. Asimismo, la OACI debe elaborar mecanismos de gobernanza, incluido un sistema de registro. En este contexto, debe prorrogarse la actual excepción de las obligaciones del RCDE UE para los vuelos con origen o destino en terceros países a fin de apoyar la dinámica de la OACI y facilitar la aplicación de su régimen. Como resultado de la prórroga de la excepción, la cantidad de derechos de emisión que deberá subastarse y expedirse gratuitamente, incluso de la reserva especial, debe ser la misma que la de 2016.***

## Enmienda 7

### Propuesta de Reglamento Considerando 6



### Texto de la Comisión

(6) Como las **características** principales de la medida de mercado mundial deben establecerse aún y su aplicación depende de la legislación nacional y regional, **se considera oportuno efectuar una** revisión una vez estén claros el carácter y el contenido de esos instrumentos jurídicos **antes de aplicar la medida de mercado mundial de la OACI** y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe debe considerar todas las normas y demás instrumentos adoptados a través de la OACI, las medidas tomadas por los terceros países para aplicar la medida de mercado mundial a las emisiones a partir de 2021 y otros elementos internacionales pertinentes (por ejemplo normas con arreglo a la CMNUCC y al Acuerdo de París sobre los mercados y la contabilidad del carbono). El informe debe considerar **la manera de aplicar** dichos instrumentos **en la legislación de la Unión mediante una revisión del RCDE UE. También debe considerar, cuando proceda, las normas aplicables a los vuelos dentro del EEE.** Debe acompañar al informe, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo coherente con la garantía de la contribución de la aviación al compromiso de la Unión para 2030 de reducción de los gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía.

### Enmienda 8

#### Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

### Texto de la Comisión

### Enmienda

(6) Como las **condiciones** principales de la medida de mercado mundial deben establecerse aún y su aplicación depende de la legislación nacional y regional, **resulta imperativo someter a revisión el régimen de la OACI** una vez estén claros el carácter y el contenido de esos instrumentos jurídicos y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe debe considerar todas las normas y demás instrumentos adoptados a través de la OACI, las medidas tomadas por los terceros países para aplicar la medida de mercado mundial a las emisiones a partir de 2021 y otros elementos internacionales pertinentes (por ejemplo normas con arreglo a la CMNUCC y al Acuerdo de París sobre los mercados y la contabilidad del carbono). El informe debe considerar **cómo pueden compatibilizarse** dichos instrumentos **con el RCDE UE.** Debe acompañar al informe, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo coherente con la garantía de la contribución de la aviación al compromiso de la Unión para 2030 de reducción de los gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía **y de la forma más viable económicamente.**

### Enmienda

**(6 bis) El éxito del sistema de reducción y de compensación de carbono para la aviación internacional (CORSIA) dependerá en gran medida de que tenga**

*un amplio ámbito de aplicación geográfico, y de que evite un solapamiento de los regímenes regionales. Sobre la base de estas circunstancias, podrán crearse unas condiciones verdaderamente equitativas en el sector de la aviación.*

## **Enmienda 9**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 6 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(6 ter) Los ingresos procedentes de futuras subastas de derechos de emisión deben asignarse a programas encaminados a reducir las emisiones en el sector de la aviación, en particular a los programas de investigación y desarrollo, y deben canalizarse a través del futuro Noveno Programa Marco de Investigación.*

## **Enmienda 10**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(7) Con vistas a adoptar actos no legislativos de aplicación general para complementar o modificar algunos elementos no esenciales de un acto legislativo, la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión a fin de que pueda adoptar medidas de seguimiento, notificación y comprobación de las emisiones aplicables a los operadores de aeronaves a efectos de la medida de mercado mundial elaborada en la OACI. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en

(7) Con vistas a adoptar actos no legislativos de aplicación general para complementar o modificar algunos elementos no esenciales de un acto legislativo, la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión a fin de que pueda adoptar medidas de seguimiento, notificación y comprobación de las emisiones aplicables a los operadores de aeronaves a efectos de la medida de mercado mundial elaborada en la OACI. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en

*particular* con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

*especial* con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados, *con el fin de aumentar la transparencia y la eficiencia en el proceso de toma de decisiones*.

## Enmienda 11

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto –1 (nuevo)

Directiva 2003/87/CE

Artículo 3 quinquies – apartado 4 – párrafo 1

*Texto en vigor*

*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 Unión Europea y en terceros países, entre otras cosas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión Europea y en terceros países — especialmente países en desarrollo—, financiar la investigación y el desarrollo en materia de atenuación y adaptación, **incluyendo**, en particular, los sectores de la aeronáutica y el transporte aéreo, reducir*

*Enmienda*

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

*«Los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión se utilizarán con el fin de luchar contra el cambio climático en la Unión Europea y en terceros países, entre otras cosas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión Europea y en terceros países — especialmente países en desarrollo—, **en especial para** financiar la investigación y el desarrollo en materia de atenuación y adaptación, en particular **en** los sectores de la aeronáutica y el transporte aéreo, reducir las emisiones mediante el transporte de bajo nivel de emisiones, y sufragar los costes de administración del régimen*

las emisiones mediante el transporte de bajo nivel de emisiones, y sufragar los costes de administración del régimen comunitario. Los ingresos de las subastas deben utilizarse también para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación.

comunitario. Los ingresos de las subastas deben utilizarse también para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación. ***Se prestará especial atención al futuro Noveno Programa Marco de Investigación a la hora de asignar los ingresos procedentes de las subastas.»;***

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0101&from=EN>)

## Enmienda 12

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra a – inciso i

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) todas las emisiones de vuelos con destino u origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) durante cada año civil desde el 1 de enero de 2013, supeditado a la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.

#### *Enmienda*

a) todas las emisiones de vuelos con destino u origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) durante cada año civil desde el 1 de enero de 2013 ***hasta el 31 de diciembre de 2020***, supeditado a la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.

## Enmienda 13

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra a – inciso ii

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – letra c

#### *Texto de la Comisión*

ii. ***Se suprime*** la letra c).

#### *Enmienda*

ii. La letra c) ***se sustituye por el texto siguiente:***

***«c) todas las emisiones de vuelos entre aeródromos situados en el EEE y operados a resultas del desvío de un vuelo a que se refieren las letras a) o b) a un aeródromo situado en el EEE en cada año***

*natural a partir del 1 de enero de 2017, sin perjuicio de la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.»;*

## **Enmienda 14**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 ter – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de las normas pertinentes u otros instrumentos jurídicos de la OACI, de las medidas nacionales adoptadas por terceros países para llevar a efecto la medida *de mercado mundial* que deberá aplicarse a las emisiones a partir de 2021 y de otras novedades internacionales pertinentes.

#### *Enmienda*

1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de las normas *y los métodos recomendados de la OACI (SARP)* pertinentes, *así como de las recomendaciones aprobadas por el Consejo de la OACI pertinentes para la medida mundial* u otros instrumentos jurídicos de la OACI, de las medidas nacionales adoptadas por terceros países para llevar a efecto la medida mundial que deberá aplicarse a las emisiones a partir de 2021 y de otras novedades internacionales pertinentes. *Dichos informes se presentarán, a más tardar, el 1 de enero de 2018, el 1 de enero de 2019 y a intervalos periódicos posteriormente, de conformidad con los procedimientos de elaboración de normas de la OACI.*

## **Enmienda 15**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 ter – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. El informe *deberá plantear las maneras en que deban incorporarse dichos instrumentos de la OACI en la legislación de la Unión mediante una revisión de la presente Directiva. El informe considerará asimismo, cuando*

#### *Enmienda*

2. El informe *planteará cómo pueden compatibilizarse los instrumentos de la OACI con el RCDE UE y qué forma deberá adoptar la coexistencia de ambos regímenes a partir de 2021. Además, se examinarán en su caso las repercusiones*

*proceda, las normas aplicables a los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo (EEE).*

*de las medidas de mercado mundiales (GMBM) sobre el sector del transporte aéreo y sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>.*

## **Enmienda 16**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 ter – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3. El informe *podrá acompañarse* de propuestas, *si procede* al Parlamento Europeo y al Consejo, de *modificar, suprimir, ampliar o sustituir las excepciones establecidas en el artículo 28 bis, acordes* con el compromiso de la Unión para 2030 de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía.

#### *Enmienda*

3. El informe *debería ir acompañado* de propuestas *legislativas* al Parlamento Europeo y al Consejo *que*, de *manera acorde* con el compromiso de la Unión para 2030 de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía, *introduzcan las modificaciones necesarias en la legislación vigente.*

## PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

<b>Título</b>	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
<b>Referencias</b>	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.2.2017
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 13.2.2017
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Werner Langen 16.3.2017
<b>Examen en comisión</b>	29.5.2017
<b>Fecha de aprobación</b>	21.6.2017
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 51 -: 5 0: 0
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Bendt Bendtsen, Xabier Benito Ziluaga, José Blanco López, David Borrelli, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Christian Ehler, Fredrick Federley, Ashley Fox, Adam Gierek, Theresa Griffin, András Gyürk, Rebecca Harms, Hans-Olaf Henkel, Eva Kaili, Kaja Kallas, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Miapetra Kumpula-Natri, Janusz Lewandowski, Paloma López Bermejo, Edouard Martin, Angelika Mlinar, Csaba Molnár, Dan Nica, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Michel Reimon, Herbert Reul, Paul Rübig, Algirdas Saudargas, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimír Urutchev, Kathleen Van Brempt, Henna Virkkunen, Lieve Wierinck, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Pilar Ayuso, Francesc Gambús, Françoise Grossetête, Constanze Krehl, Werner Langen, Olle Ludvigsson, Florent Marcellesi, Anne Sander, Davor Škrlec

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

<b>51</b>	<b>+</b>
ALDE	Fredrick Federley, Kaja Kallas, Angelika Mlinar, Morten Helveg Petersen, Lieve Wierinck
ECR	Ashley Fox, Hans-Olaf Henkel, Evžen Tošenovský
EFDD	David Borrelli, Dario Tamburrano
PPE	Pilar Ayuso, Bendt Bendtsen, Jerzy Buzek, Cristian-Silviu Buşoi, Christian Ehler, Francesc Gambús, Françoise Grossetête, András Gyürk, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Werner Langen, Janusz Lewandowski, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Herbert Reul, Paul Rübig, Anne Sander, Algirdas Saudargas, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen
S&D	José Blanco López, Adam Gierek, Theresa Griffin, Eva Kaili, Peter Kouroumbashev, Constanze Krehl, Miapetra Kumpula-Natri, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Csaba Molnár, Dan Nica, Miroslav Poche, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Jakop Dalunde, Rebecca Harms, Florent Marcellesi, Michel Reimon, Davor Škrlec

<b>5</b>	<b>-</b>
ECR	Edward Czesak, Zdzisław Krasnodębski
GUE/NGL	Xabier Benito Ziluaga, Jaromír Kohlíček, Paloma López Bermejo

<b>0</b>	<b>0</b>
----------	----------

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones