

## **P6\_TA(2007)0505**

### **Modificación de 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 \*\*\*I**

**Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 13 de noviembre de 2007, sobre la propuesta 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 (COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))**

**(Procedimiento de codecisión: primera lectura)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2006)0818),
  - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 1 del artículo 175 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0011/2007),
  - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
  - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios, de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0402/2007),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
  3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

**Posición del Parlamento Europeo adoptada en primera lectura el 13 de noviembre de 2007 con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE 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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ||,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>3</sup>,

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 ||<sup>4</sup> 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.

---

<sup>1</sup> DO C 175 de 27.7.2007, p. 47.

<sup>2</sup> DO C 305 de 15.12.2007, p. 15.

<sup>3</sup> Posición del Parlamento Europeo de 13 de noviembre de 2007.

<sup>4</sup> 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).

- (2) El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1993, relativa a la celebración de la Convención Marco sobre el Cambio Climático<sup>1</sup>, 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. La Comunidad ha declarado en repetidas ocasiones que, para alcanzar este objetivo, el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie no debía rebasar los 2° C con relación a los niveles de la era preindustrial. Recientes investigaciones y trabajos científicos indican que, para que este objetivo a largo plazo siga siendo alcanzable, las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero deben alcanzar su nivel máximo en el plazo de dos decenios y registrar después reducciones sustanciales del orden del 15 % como mínimo, y quizá de hasta un 50 %, respecto a los niveles de 1990. Los niveles de las reducciones cuantificadas que los Estados miembros deben realizar a partir de 2013 para alcanzar el objetivo de estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero aún no se han fijado en el proceso internacional de lucha contra el cambio climático. Mientras que la presente Directiva debe ser coherente con la contribución de la UE al objetivo a largo plazo respecto a la temperatura, *deben revisarse* la base y los métodos para la asignación de derechos a los explotadores de aeronaves previstos en la presente Directiva después de esa fecha || a la luz de la evolución científica y política a nivel internacional.
- (3) La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático.
- (4) De conformidad con el Protocolo de Kioto, que se aprobó mediante la Decisión 2002/358/CE del Consejo, de 25 de abril de 2002, relativa a la aprobación, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo<sup>2</sup>, 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).

---

<sup>1</sup> DO L 33 de 7.2.1994, p. 11. *Corrección de errores en el DO L 146 de 11.6.1994, p. 27.*

<sup>2</sup> DO L 130 de 15.5.2002, p. 1.

- (5) Aunque la Comunidad no es parte contratante en el Convenio de Chicago de 1944, sí lo son todos los Estados miembros, que también son miembros de la OACI, y sigue apoyando la labor de desarrollo de instrumentos de mercado en colaboración con otros países a escala mundial. 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 debía abandonarse. Por consiguiente, en su Resolución 35-5 la Asamblea de la OACI no propone un nuevo instrumento jurídico, sino que **«respalda el desarrollo ulterior de un régimen de comercio abierto de derechos de emisión para la aviación internacional»**, así como la posibilidad de que los Estados incorporen las emisiones de la aviación internacional a sus regímenes de comercio de derechos de emisión.
- (6) Con arreglo al Sexto Programa de Acción Comunitario en materia de Medio Ambiente, establecido mediante la Decisión n° 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, 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 medidas 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 *cambio climático*.
- (7) 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, y no sólo a los sectores industrial y energético, 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.
- (8) ***Para apoyar la reducción de las emisiones de las aeronaves, la Comisión debe elaborar antes de 2009 un estudio de viabilidad sobre la posibilidad de establecer normas en materia de emisiones para los motores de aviación.***

---

<sup>1</sup> DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

- (9) En su Comunicación de 27 de septiembre de 2005<sup>1</sup> la Comisión adoptó 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 diciembre de 2005, el Consejo *reconoció* que, desde un punto de vista económico y ambiental, la inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario constituye el mejor modo de avanzar a este respecto e invitaba a la Comisión a presentar una propuesta legislativa para *antes de* finales de 2006. En su Resolución de 4 de julio de 2006<sup>2</sup>, el Parlamento Europeo *reconoció* 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.
- (10) *Aparte de los instrumentos económicos, los progresos tecnológicos y operativos ofrecen un potencial considerable en materia de reducción de emisiones, que deben reforzarse más que en el pasado.*
- (11) *Una gestión del tráfico aéreo más eficiente puede hacer que se reduzca el consumo de carburante hasta en un 12 % y contribuir así a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Por consiguiente, los proyectos Cielo Único Europeo y SESAR deben ejecutarse de la forma más rápida y eficiente. En particular, los Estados miembros y la Comunidad, en estrecha consulta con los usuarios pertinentes del espacio aéreo, tienen la tarea de desempeñar un papel ágil y firme en el establecimiento de bloques de espacio aéreo funcionales y en la concepción de bloques de espacio aéreo flexibles, así como en la utilización flexible del espacio aéreo. A este respecto, conviene asimismo respaldar la iniciativa AIRE (Iniciativa de Interoperabilidad Atlántica para Reducir las Emisiones) acordada por la UE y la Administración federal de la aviación de los Estados Unidos de América.*

---

<sup>1</sup> COM(2005)459.

<sup>2</sup> DO C 303 E de 13.12.2006, p. 119.

- (12) *La investigación y la tecnología son determinantes para la innovación y para las ulteriores reducciones de las emisiones en el transporte aéreo. Se insta a los fabricantes de aviones y motores y a los productores de combustibles a que investiguen e introduzcan cambios en sus ámbitos respectivos que reduzcan también significativamente las repercusiones climáticas de la aviación. La Comunidad debería seguir apoyando la iniciativa tecnológica conjunta (ITC) «Cielo limpio» en el Séptimo Programa Marco para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración, que tiene como objetivo reducir radicalmente el impacto del transporte aéreo sobre el medio ambiente. La Comunidad debería seguir respaldando firmemente la labor del ACARE (Consejo Asesor para la Investigación Aeronáutica en Europa) y, más concretamente, su Agenda de Investigación Estratégica (SRA), que fija objetivos de reducción de las emisiones para el sector del transporte aéreo del 50 % para el dióxido de carbono por pasajero-kilómetro y del 80 % para el óxido de nitrógeno antes de 2020.*
- (13) *Las subvenciones a los aeropuertos constituyen, en algunas ocasiones, incentivos errados en lo que se refiere a las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, la Comisión debe respetar plenamente el Derecho vigente en materia de competencia.*
- (14) El objetivo de la presente Directiva es reducir *la contribución de la aviación al cambio climático mundial*, incluyendo las emisiones de las actividades de este sector en el régimen comunitario.
- (15) 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. Un explotador 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, debe considerarse explotador al propietario de la aeronave, salvo que éste demuestre qué persona es el explotador.

- (16) *Conviene velar por la igualdad de condiciones entre los aeropuertos y entre los explotadores de aeronaves. Por consiguiente, tanto los vuelos internacionales con destino u origen en la Unión Europea como los vuelos interiores de la Unión Europea deben estar incluidos en el régimen comunitario desde el principio.*
- (17) A partir de 2011, deben incluirse las emisiones de todos los vuelos con destino u origen en aeropuertos comunitarios. Si un tercer país adopta medidas para reducir el impacto climático de los vuelos a un aeropuerto comunitario con origen en ese país, y estas medidas son como mínimo equivalentes a los requisitos de la presente Directiva, debe modificarse el ámbito de aplicación del régimen comunitario para excluir los vuelos procedentes de dicho país. *El cambio climático es un fenómeno global que requiere soluciones globales. La Comunidad considera que la presente Directiva es un primer paso importante en ese sentido. Se invita a las partes no europeas a contribuir al debate proponiendo ideas para perfeccionar este instrumento. A fin de conocer las opiniones de terceras partes, la Comisión debe mantenerse en contacto permanente con ellos, tanto antes como durante la aplicación de la presente Directiva. Si la Unión Europea acuerda con una tercera parte un régimen común que tenga al menos los mismos efectos positivos que la Directiva, la Comisión puede proponer una modificación de la Directiva. En cualquier caso, la Comisión puede proponer que los vuelos procedentes de terceros países no estén cubiertos por el régimen si el tercer país dispone de un régimen que tenga al menos las mismas ventajas para el medio ambiente que la presente Directiva.*

- (18) 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 Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático calculó que el impacto total de la aviación era 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 apartado 2 del artículo 174 del Tratado, la política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente debe basarse en el principio de cautela y, por tanto, deben tenerse en cuenta todos los efectos de la aviación en la medida de lo posible. ***Las autoridades de gestión del tráfico aéreo deben adoptar medidas eficaces para evitar la formación de estelas de condensación y cirros modificando los perfiles de los vuelos, es decir, asegurándose de que los vuelos no pasen por zonas donde, debido a condiciones atmosféricas particulares, se prevea la formación de estas nubes. Además, las autoridades de gestión del tráfico aéreo deben promover encarecidamente la investigación en materia de formación de estelas de condensación y cirros, incluidas medidas paliativas eficaces (por ejemplo, combustibles, motores, gestión del tráfico aéreo) que no afecten adversamente a otros objetivos medioambientales. A la espera de que la Comisión presente otras propuestas legislativas para abordar específicamente el problema de las emisiones de óxidos de nitrógeno en la aviación, se aplicará un factor de multiplicación a cada tonelada emitida de CO<sub>2</sub>***
- (19) ***Son necesarias otras acciones para completar la presente Directiva. Conviene pues crear grupos de reflexión encargados de estudiar otras vías de acción.***
- (20) Para evitar el falseamiento de la competencia, conviene especificar una metodología armonizada de asignación. Con el fin de garantizar el acceso al mercado de nuevos explotadores de aeronaves, una proporción de los derechos se asignará mediante subasta, de conformidad con las normas que desarrollará la Comisión. 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.



- (21) *Aún reconociendo que para los explotadores de aeronaves es difícil pasar a utilizar energías alternativas (renovables), el sector de la aviación debe conseguir una importante reducción de las emisiones coherente con el objetivo global de reducción de la UE del 20 al 30 % en comparación con los niveles de 1990. Por cada período de compromisos del régimen de la Comunidad en el que la aviación debería estar incluida, y en función del período de referencia utilizado para la aviación en el mencionado período de compromiso, el objetivo atribuido a la aviación debería fijarse en función de los esfuerzos atribuidos por término medio a todos los otros sectores de fuentes fijas de todos los Estados miembros.*
- (22) El sector de la aviación contribuye al impacto global de las actividades humanas en el cambio climático. Los ingresos de la subasta de derechos de emisión deben utilizarse para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a los efectos del cambio climático *en la UE y en terceros países, en particular en los países en desarrollo*, y financiar la investigación y el desarrollo con fines de reducción y adaptación. *A fin de reducir en cierta medida la carga impuesta a los ciudadanos, los ingresos de las subastas deberían utilizarse asimismo para reducir las tasas y los gravámenes que pesan sobre los modos de transporte respetuosos con el medio ambiente tales como el transporte por ferrocarril o en autobús. También deberían utilizarse para cubrir los gastos justificados de los Estados miembros en la gestión de la presente Directiva. Los Estados miembros podrán utilizar asimismo esos ingresos para mitigar, o incluso eliminar, los problemas de accesibilidad o competitividad que surjan en las regiones más apartadas y los problemas de las obligaciones de servicio público relacionados con la aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las medidas adoptadas a tal respecto.*
- (23) Para aumentar la rentabilidad del sistema, conviene que los explotadores de aeronaves puedan utilizar *derechos otorgados a instalaciones en otros sectores del régimen de comercio de emisiones, Certificado de Reducción de Emisiones (RCE) y Unidades de Reducción de Emisiones (URE)* resultantes de actividades de proyectos para cumplir su obligación de entregar los derechos de emisión ■ .
- (24) *Como resultado del actual régimen de comercio de derechos de emisión, la industria de elevado consumo energético sufre presiones por precios del CO<sub>2</sub> significativamente altos. Existe el riesgo real de que se produzca una fuga de carbono si se integra a otro sector importante en el régimen y debe comprar permisos de emisión. Con el fin de evitar la fuga de carbono en las industrias con elevado consumo energético, como, por ejemplo, los sectores del cemento, de la cal o del acero, la Comisión examinará diferentes opciones, como objetivos sectoriales o un ajuste fiscal en frontera, y publicará un informe antes de finales de 2008 sobre la manera de abordar esta cuestión.*

- (25) 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.
- (26) 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. No obstante, los explotadores de aeronaves deben poder cambiar un derecho emitido al sector de la aviación por un derecho que puedan utilizar todos los titulares del régimen a través de su administrador del registro.
- (27) ***Para garantizar un trato igualitario a todos los explotadores de aeronaves, los Estados miembros deberán atenerse a unas normas armonizadas de gestión de los explotadores a su cargo, de conformidad con las orientaciones específicas que deberá desarrollar la Comisión.***
- (28) 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 que les impone la presente Directiva.
- (29) 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.
- (30) ***No obstante la presente Directiva, los Estados miembros podrán mantener o establecer otras medidas o políticas complementarias y paralelas para responder al impacto global de la aviación en el cambio climático.***
- (31) Procede adoptar 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<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (32) *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 y *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 Directiva y completarla *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.
- (33) *Dado* que los objetivos de la acción *pretendida* no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción contemplada, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, *con arreglo al* 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.
- (34) Procede, por consiguiente, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1  
Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE

La Directiva 2003/87/CE queda modificada de la siguiente manera:

(1) Antes del artículo 1, se inserta el siguiente título del capítulo I:

«Capítulo I  
Disposiciones generales».

(2) El artículo 3 queda modificado como sigue:

a) en la letra b), se añade el texto siguiente: «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) ***El punto f) se sustituye por el texto siguiente:***

***«f) «titular»: cualquier persona que opere o controle una instalación fija o, si así se contempla en el Derecho interno, cualquier persona en la que se hayan delegado poderes económicos decisivos sobre el funcionamiento técnico de la instalación fija;»***

c) se añaden las definiciones siguientes:

***«o) «explotador de aeronave»: la persona o entidad identificada por su código OACI que opera una aeronave en el momento en que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I o bien el titular del certificado de operador aéreo (AOC) o, en su defecto, el propietario de la aeronave, si se desconoce el código OACI. Se requerirá una disposición armonizada en los registros nacionales de aviación de los Estados miembros para garantizar que tanto el explotador de aeronave como el propietario sean identificados siempre que sea posible, de conformidad con el Convenio de Ciudad del Cabo sobre los Intereses Internacionales en Equipos Móviles;***

- p) «nuevo entrante»: toda persona o titular que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I y que no ha solicitado una asignación de derechos de conformidad con el artículo 3 quinquies. No deberá ser propiedad, en su totalidad o en parte, de un explotador de aeronave que haya presentado una solicitud de asignación de derechos;*
- q) «Estado miembro responsable de la gestión»: el Estado miembro responsable de gestionar el régimen 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 Estado miembro o con **destino** a un Estado miembro 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.*
- t) «derechos de emisiones de aviación»: los derechos asignados a los explotadores de aeronaves al inicio de cada período de negociaciones;».*

(3) Después del artículo 3, se insertan el capítulo II, el título del capítulo III y el artículo 3 *sexies* siguientes:

«Capítulo II  
Aviación

Artículo 3 bis  
Ámbito de aplicación del capítulo II

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

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

1. **La** cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los explotadores de aeronaves corresponderá al **90 %** de la suma de las emisiones históricas del sector de la aviación en relación con cada año.
2. **Dependiendo de si se escoge un 30 % o un 20 % como objetivo de reducción de emisiones de dióxido de carbono para después de 2012 tomando como base el año 1990, la Comisión reducirá la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los explotadores de aeronaves en períodos ulteriores, de conformidad con el apartado 2 del artículo 11, y con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el apartado 2 bis del artículo 23. Tal revisión a la baja ofrecerá un mecanismo para velar por la preservación de la eficiencia medioambiental del régimen. Se preverán más revisiones ulteriores a la baja de la cantidad total de derechos asignados.**

■

3. En un plazo de seis meses tras la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión determinará las emisiones históricas del sector de la aviación basándose en los mejores datos disponibles.

### Artículo 3 quater

#### Método de asignación de los derechos de emisión para el sector de la aviación

1. **A partir de 2011, se subastará el 25 % de los derechos.** ■
2. En períodos futuros, el porcentaje de derechos que se subastará, **previsto en el apartado 1, se incrementará de acuerdo con el nivel máximo de subasta en otros sectores.**

3. La Comisión 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. 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, para todos los Estados miembros en el año de referencia, notificadas de conformidad con el apartado 3 del artículo 14 y verificadas de conformidad con el artículo 15. Para el período mencionado en el apartado 2 del artículo 11, el año de referencia será 2010, y para cada período posterior mencionado en el *apartado 2 del artículo 11*, el año de referencia será el año natural que finaliza 24 meses antes de que comience el período a que se refiere la subasta.

El reglamento mencionado, *destinado a modificar* elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptará *con arreglo al* procedimiento de reglamentación con control, previsto en el apartado 2 *bis* del artículo 23.

4. ***La Comisión adoptará un reglamento que contenga disposiciones detalladas para el establecimiento de una reserva europea de derechos de emisión. La Comisión determinará el porcentaje de derechos de emisión que se guardarán como reserva en beneficio de los nuevos explotadores de aeronaves potenciales en cada período, teniendo en cuenta los estudios de prospección del mercado publicados por los órganos relevantes.***
5. Los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión se utilizarán para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero y adaptarse a los efectos del cambio climático *en la UE y en terceros países, en particular en los países en desarrollo* y financiar la investigación y el desarrollo con fines de limitación, *especialmente en el sector aeronáutico*, y adaptación. *A fin de reducir en cierta medida la carga impuesta a los ciudadanos, los ingresos procedentes de las subastas deberán utilizarse asimismo para reducir las tasas y los gravámenes que pesan sobre los modos de transporte respetuosos con el clima tales como el transporte por ferrocarril o en autobús. También podrán utilizarse para cubrir los gastos justificados de los Estados miembros en la gestión de la presente Directiva. Los Estados miembros podrán utilizar asimismo esos ingresos para limitar, o incluso eliminar, los problemas de accesibilidad y competitividad que surjan en las regiones más apartadas y los problemas de las obligaciones de servicio público relacionados con la aplicación de la presente Directiva.* Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas *en virtud del* presente apartado.
6. La información notificada a la Comisión con arreglo a la presente Directiva no exime a los Estados miembros de la obligación de notificación prevista en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.

### Artículo 3 quinquies

#### Asignación y expedición de derechos de emisión a los explotadores de aeronaves

1. Para cada período mencionado en el *apartado 2 del artículo 11*, cada explotador de aeronaves podrá solicitar la asignación de los derechos de emisión que deben asignarse gratuitamente, de conformidad con el artículo 3 *quáter*. 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 correspondientes al año civil que finaliza veinticuatro meses antes del comienzo del período al que se refiera la solicitud, de conformidad con los anexos IV y V. Las solicitudes deberán presentarse al menos veintiún meses antes del comienzo del período al que se refieran.
2. Al menos dieciocho meses antes de que se inicie el período al que se refiere la solicitud, los Estados miembros presentarán a la Comisión las solicitudes recibidas de conformidad con el apartado 1.
3. Al menos quince meses antes de que se inicie cada período mencionado en el *apartado 2 del artículo 11* la Comisión se pronunciará sobre:
  - a) la cantidad total de derechos de emisión que se asignarán para ese período, de conformidad con el artículo 3 *ter*;
  - 
  - b) el valor de referencia que se utilizará para asignar gratuitamente los derechos de emisión a los explotadores de aeronaves que hayan presentado una solicitud a la Comisión de conformidad con el apartado 2.

El valor de referencia a que se refiere la letra *b)* se calculará dividiendo el número de derechos de emisión *asignados sin coste alguno* por la suma de los datos sobre toneladas-kilómetro que figuren en las solicitudes presentadas a la Comisión de conformidad con el apartado 2.
4. En un plazo de tres meses tras 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 los datos sobre toneladas-kilómetro que figuren en la solicitud por el valor de referencia publicado *en virtud de* la letra b) del apartado 3; y
  - b) los derechos de emisión asignados a cada explotador de aeronaves para cada año, que se determinarán dividiendo el total de derechos de emisión asignados para el período en cuestión, calculado de conformidad con la letra a), por 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 2011 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.
6. ***La Comisión aplicará medidas relativas a la asignación de derechos para tener en cuenta a los nuevos entrantes de la aviación.***
- «Nuevo entrante de la aviación»: un explotador de aeronaves al que se le ha expedido un Certificado de Operador Aéreo (AOC) por primera vez tras el inicio de uno de los periodos a los que hace referencia el apartado 2 del artículo 11 y que ha comenzado realmente a operar en ese período.***
7. ***En caso de fusión o absorción entre varios transportistas durante un período determinado, los derechos de emisión que se les hayan adjudicado o que hayan adquirido permanecerán en manos de la nueva entidad. Cuando un transportista cese su actividad, el Estado en que se encuentre la sede introducirá los derechos de emisión correspondientes en el mercado secundario de los derechos de emisión. Al inicio de la campaña del año siguiente, la parte proporcional de dichos derechos que quede disponible se volverá a subastar en su conjunto teniendo en cuenta el ritmo general de reducción de las cuotas autorizadas.***
8. ***Sobre la base de la experiencia adquirida durante el período 2010-2012, la Comisión presentará una propuesta relativa a la cuota de los permisos de emisión que el sector de la aviación está autorizado a comprar en el mercado secundario de los sistemas más amplios de permisos de emisión.***

Capítulo III  
Instalaciones fijas

Artículo 3 sexies  
Ámbito de aplicación del capítulo III

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.».

(4) *En el artículo 5, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:*

«*a) la instalación o la aeronave y sus actividades, incluida la tecnología utilizada;*».

(5) En la letra e) del apartado 2 del artículo 6, después de los términos «derechos de emisión» se insertan los términos «, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II,».

(6) Después del artículo 11, se inserta el siguiente título del capítulo IV:

«Capítulo IV  
Disposiciones aplicables al sector de la aviación y a las instalaciones fijas».

(7) En el artículo 11 bis se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, durante cada período mencionado en el **apartado 2 del artículo 11**, los Estados miembros autorizarán a cada explotador de aeronaves a utilizar **derechos expedidos en virtud del capítulo III**, RCE y URE de actividades de proyectos hasta el porcentaje del número de derechos de emisión que debe entregar de conformidad con el apartado 2 bis del artículo 12; este porcentaje será la media de los porcentajes especificados por los Estados miembros **para la utilización de RCE y URE** para el período en cuestión, de conformidad con el apartado 1.

La Comisión publicará este porcentaje como mínimo seis meses antes del comienzo de cada período mencionado en el **apartado 2 del artículo 11**.

***El porcentaje de RCE y URE que podrá utilizarse en relación con actividades de aviación se revisará junto a su uso en otros sectores como parte de la revisión del régimen del comercio de emisiones.».***

(8) En el apartado 2 del artículo 11 ter, el término «instalaciones» se sustituye por «actividades».

(9) 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 insertan los apartados 2 bis a 2 octies siguientes:

«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.

**2 ter. *Mientras no existan medidas comunitarias que incentiven la reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno por las aeronaves que realizan una actividad aérea enumerada en el anexo I, y que aseguren el mismo nivel ambicioso de protección en lo que respecta a la protección del medio ambiente que la presente Directiva, para los fines del apartado 2 bis y sin perjuicio de la letra a) del artículo 3, la cantidad de dióxido de carbono que un derecho, distinto de un derecho de emisión de la aviación o de los RCE o URE, permite emitir a un explotador de aeronaves se dividirá por un factor de impacto de 2.***

**2 quáter. *Todos los años, los explotadores de aeronaves que deseen entregar derechos distintos de los derechos de emisiones del sector aéreo, para los fines contemplados en el apartado 2 bis, tendrán que presentar al Estado miembro administrador datos verificados relativos a las toneladas-kilómetro en relación con las actividades de aviación enumeradas en el anexo I realizadas en ese año civil.***

**2 quinquies.** *Sobre la base de los datos presentados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, la Comisión determinará un indicador de eficiencia para todos los explotadores de aeronaves, que se calculará dividiendo el total de las emisiones de los explotadores de aeronaves por la suma de los datos sobre toneladas-kilómetros. Sobre la base de este indicador de eficiencia para el primer año sobre el que se disponga de datos, la Comisión publicará un indicador de eficiencia objetivo para 2010, 2015 y 2020, sobre la base de una reducción de emisiones por ingresos-tonelada-kilómetro (ITK) de 3,5 % anual, que tome en consideración el objetivo voluntario de un 3,5 % de mejora en la eficiencia energética de la aeronave por año hasta 2020.*

**2 sexies.** *Aquellos explotadores de aeronaves que, para un determinado año, tengan un indicador de eficiencia con un valor superior al indicador de eficiencia objetivo calculado por la Comisión para ese año, tendrán que presentar únicamente derechos de emisión de la aviación para respetar las disposiciones del apartado 2 bis.*

**2 septies.** *La Comisión, teniendo en cuenta el compromiso de los explotadores de aeronaves de incrementar la eficiencia de los motores de las aeronaves en un 50 % en 2020, deberá informar al Parlamento Europeo en 2010 y 2015 sobre los progresos realizados para alcanzar ese objetivo.*

**2 octies.** *Tan pronto como se disponga de suficientes pruebas científicas, se propondrá un multiplicador adecuado para tomar en consideración los efectos de los cirros ocasionados por la actividad de la aviación.»;*

c) en el apartado 3, después de los términos «derechos de emisión» se insertan los términos «, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II,».

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

(11) El artículo 14 queda modificado como sigue:

- a) en el apartado 1:
  - i) después de los términos «esas actividades» se insertan los términos «y de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de una solicitud de conformidad con el artículo 3 *quinquies*»,
  - ii) se suprimen los términos «a más tardar el 30 de septiembre de 2003»; y
- b) en el apartado 3:
  - i) los términos «de cada instalación» se sustituyen por «o explotadores de aeronaves»,
  - ii) los términos «de dicha instalación durante cada año natural» se sustituyen por «durante cada año natural procedentes de la instalación, o, a partir del 1 de enero de 2010, de las aeronaves que operan».

(12) El artículo 15 queda modificado como sigue:

- a) en el párrafo primero:
  - i) el término «titulares» se sustituye por «titulares y explotadores de aeronaves»,
  - ii) después de «anexo V» se insertan los términos «y las disposiciones de aplicación que adopte la Comisión de conformidad con el presente párrafo»;
- b) en el párrafo segundo:
  - i) el término «titulares» se sustituye por «titulares y explotadores de aeronaves»,
  - ii) después de «anexo V» se insertan los términos «y las disposiciones de aplicación que adopte la Comisión de conformidad con el presente párrafo»; y
- c) después del *párrafo segundo* , se añade el párrafo siguiente:

«La Comisión podrá adoptar disposiciones de aplicación relativas a la verificación de los informes presentados por los explotadores de aeronaves de conformidad con el apartado 3 del artículo 14 y las solicitudes a que se refiere el artículo 3 *quinquies*, de conformidad con el procedimiento de reglamentación mencionado en el apartado 2 del artículo 23.».

(13) 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) en el apartado 2:
  - i) el término «titulares» se sustituye por «titulares y explotadores de aeronaves»,
  - ii) los términos «el apartado 3 del artículo 12» se sustituyen por «la presente Directiva»; y
- c) en el apartado 3:
  - i) el término «titular» se sustituye por «titular o explotador de aeronaves»,
  - ii) en la segunda frase, se suprimen los términos «por la instalación».

(14) Se insertan los artículos 18 bis y 18 ter 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. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión:
  - a) a más tardar el 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) a más tardar el 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.
3. A efectos del apartado 1, se entenderá por «año de referencia», en relación con un titular 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 empieza el 1 de enero de 2006.
4. ***Con objeto de garantizar la igualdad de trato de los explotadores de aeronaves, la Comisión adoptará directrices específicas para armonizar la administración de los explotadores de aeronaves por parte de los Estados miembros administradores.***

Artículo 18 ter

Asistencia de Eurocontrol

Para cumplir las obligaciones que le incumben en virtud del apartado 3 del artículo 3 ter y del artículo 18 bis, la Comisión podrá solicitar la asistencia de Eurocontrol y ***designará una organización neutral a la que las compañías aéreas suministrarán directamente los datos.***

---

\* DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.».

(15) En el artículo 23, se añade el siguiente apartado 2 bis:

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

(16) Se añade el artículo 25 bis siguiente:

«Artículo 25 bis

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

Cuando un tercer país adopte medidas para reducir el impacto en el cambio climático de los vuelos ■ y estas medidas sean como mínimo equivalentes a los requisitos de la presente Directiva, la Comisión modificará la presente Directiva para ***evitar la doble tarificación y garantizar la igualdad de trato***.

Dicha modificación, que afectará a elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el apartado 2 bis del artículo 23.».

(17) El artículo 28 queda modificado como sigue:

a) en la letra b) del apartado 3, después de los términos «derechos de emisión» se insertan los términos «, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II,»; y

b) en el apartado 4, después de los términos «derechos de emisión» se insertan los términos «, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II,».

(18) Tras el artículo 30, se inserta el título siguiente:

«Capítulo V

Disposiciones finales»

(19) Los anexos I, IV y V quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.



## Artículo 2 Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar ...\*. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los Estados miembros.
3. ***En caso de que terceros países o grupos de países acuerden con la Unión Europea un régimen común de comercio de derechos de emisión que proporcione al menos el mismo beneficio medioambiental que el régimen previsto en la presente Directiva, la Comisión podrá proponer una modificación de la presente Directiva para adaptarla a las normas del régimen común.***

## 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 serán los Estados miembros.

Hecho en

Por el Parlamento Europeo  
El Presidente

Por el Consejo  
El Presidente

---

\* 12 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 quedan modificados como sigue:

1) El anexo I queda modificado como sigue:

a) El título se sustituye por el título siguiente:

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

b) tras el apartado 2 se añade el párrafo siguiente:

«A partir del 1 enero de **2011**, se incluirán todos los vuelos con destino u origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado, *teniendo en cuenta la situación especial de los vuelos entre las regiones ultraperiféricas y la zona europea continental.*»;

c) se añade la categoría de actividad siguiente:

<p>«Aviación</p> <p>Vuelos con destino u origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado.</p> <p>Esta actividad no incluirá:</p> <p>■</p> <p>a) los vuelos militares efectuados <i>con</i> aeronaves militares <i>por</i> las autoridades aduaneras y la policía, y los vuelos de búsqueda y salvamento, <i>así como los de asistencia sanitaria y protección civil, incluida la extinción de incendios</i>, autorizados por el organismo competente adecuado;</p> <p>b) <i>los vuelos con fines humanitarios bajo el mandato de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados así como los vuelos ambulancia (servicios médicos de urgencia), siempre que el explotador de aeronaves los efectúe con el correspondiente mandato (por ejemplo, de las Naciones Unidas) o disponga de la autorización oficial correspondiente (permiso para tales vuelos ambulancia en el marco de su certificado de operador aéreo);</i></p>	<p>Dióxido de carbono»</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------

■  
c) los vuelos que terminan en el mismo aeródromo de donde ha partido la aeronave, sin que en el intervalo haya tenido lugar aterrizaje alguno;

d) 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; ■

e) los vuelos efectuados exclusivamente *con fines de investigación científica o para el ensayo o comprobación, cualificación u certificación de aeronaves, de equipos o de procedimientos de gestión del tráfico aéreo, tanto en vuelo como terrestres; el traslado de nuevas aeronaves y los vuelos de traslado realizados por el propietario de una aeronave o en nombre del mismo como consecuencia de un caso repentino de terminación prematura, un caso de incumplimiento, de recuperación, o una incidencia similar en relación con un alquiler, un vuelo chárter o un acuerdo similar;*

f) los vuelos efectuados exclusivamente por aeronaves con un peso máximo de despegue autorizado de menos de **20 000 kg.**, *a condición de que los operadores de dichas aeronaves participen en un régimen de compensación que opere con arreglo a unos criterios estrictos y que deberá estar abierto a un escrutinio externo (comparable al patrón-oro).*

2) El anexo IV queda modificado como sigue:

a) después del título se inserta la parte siguiente:

«PARTE A – Seguimiento y notificación de las emisiones de instalaciones fijas»;

b) se añade la parte B 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 x 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 ||, o en las actualizaciones posteriores de estas Directrices, a menos que los factores de emisión específicos de una actividad, establecidos 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 apartado 3 del artículo 14:

A. Los datos de identificación del *titular*, en particular:

- nombre del *titular*;
- 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 *en las que es explotador de la aeronave*;
- 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 *en las que es explotador de la aeronave*;
- 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 *en las que es explotador de la aeronave*;

- 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 *en las que es explotador de la aeronave*, y que, procedentes de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, tengan su destino en un aeropuerto 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 *en las que es explotador de la aeronave*;
- 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 *en las que es explotador de la aeronave* 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 del artículo 3 *quinquies*

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

Toneladas-kilómetro = distancia x carga útil

siendo:

«distancia»: la distancia ortodrómica entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de destino; 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 || para cada pasajero y su equipaje facturado *de 100 kg*.

Notificación de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos del artículo 3 *quinquies*

Todos los explotadores de aeronaves incluirán la siguiente información en su solicitud de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 *quinquies*:

A. Los datos de identificación del *titular*, en particular:

- nombre del *titular*;
- 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 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 *de aeronaves*;
- 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 *en las que es explotador de aeronaves*;

- 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 aeropuertos;
- número de pasajeros-kilómetro por par de aeropuertos;
- número de toneladas-kilómetro por par de aeropuertos;
- 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 explotador.».

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 B siguiente:

«PARTE B - Verificación de las emisiones de las actividades de aviación

- (13) Los principios generales y *la metodología* 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 *de aeronaves*; 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 *titular*, en particular los datos solicitados por el *titular* a Eurocontrol;

- 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.

***La Comunidad y los Estados miembros velarán por que se armonicen los métodos de trabajo del verificador antes de la aplicación de la presente Directiva y que sus disposiciones se apliquen de manera uniforme.***

Disposiciones suplementarias relativas a la verificación de los datos sobre toneladas-kilómetro presentados a efectos del apartado 1 del artículo 3 *quinquies*

- (15) Los principios generales y los métodos aplicados para verificar los informes de emisiones de conformidad con el apartado 3 del artículo 14, establecidos 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 aeronaves* de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 *quinquies*, 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 *titular*, en particular los datos solicitados por el *titular* a Eurocontrol. Además, el verificador comprobará que la carga útil notificada por el *titular* corresponde a la que figura en el registro que lleva dicho explotador con fines de seguridad.

***La Comunidad y los Estados miembros velarán por que se armonicen los métodos de trabajo del verificador antes de la aplicación de la presente Directiva y que sus disposiciones se apliquen de manera uniforme.».***