



Bruselas, 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Las emisiones de la aviación constituyen una de las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero que registra un crecimiento más rápido. Dado que en el sector de la aviación el potencial tecnológico de reducción de emisiones es limitado, las medidas basadas en el mercado (MBM) permiten al sector contribuir a la reducción de emisiones compensando el gran crecimiento de sus emisiones mediante la financiación de reducciones de emisiones en otros sectores.

Desde hace tiempo se reconoce la pertinencia de las MBM para la aviación internacional. La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de 2001 aprobó la aplicación de regímenes de comercio de derechos de emisión abiertos a la aviación internacional. Tras la aprobación de las MBM regionales por la OACI en 2004, la UE tomó la iniciativa de incluir la aviación en su Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE UE). A pesar de sus efectos ambientales positivos con un coste económico reducido, la aplicación del RCDE UE ha tenido que hacer frente a una gran oposición internacional (p. ej., acusaciones de que la regulación de las emisiones de líneas aéreas establecidas fuera de la UE violaría la soberanía de terceros Estados). No obstante, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea desestimó los recursos de las líneas aéreas extranjeras a este respecto y confirmó la legalidad del RCDE UE¹.

Al mismo tiempo, la integración de la aviación en el RCDE UE ha sido determinante para impulsar el debate en la OACI. El firme compromiso de la UE de hacer frente al cambio climático ha contribuido a generar en la OACI las condiciones favorables para avanzar hacia una acción concertada mundial respecto a las emisiones de la aviación. Es evidente que, dado que el RCDE UE no llegaría a cubrir más que una parte de las emisiones de la aviación internacional, el importante crecimiento mundial de esas emisiones continuará si no se aplican MBM a nivel mundial, y los objetivos de reducción de emisiones seguirán siendo meras aspiraciones.

El 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI de 2013 ha decidido ahora la elaboración de una MBM mundial que deberá finalizarse en la próxima Asamblea de la OACI, prevista para 2016, y aplicarse a más tardar en 2020. No se ha progresado respecto a un «marco» para las MBM nacionales/regionales hasta 2020, dado que, en particular, la resolución de la Asamblea repite el mismo lenguaje que ha venido empleando en la Asambleas de 2007 y 2010 y los Estados europeos confirman su posición sobre las resoluciones de las Asambleas de 2007 y 2010 por lo que respecta al denominado «acuerdo mutuo». En respuesta a esta evolución sobre una MBM mundial y para darle un nuevo impulso, la Comisión considera adecuado proponer una reducción de la proporción de emisiones a las que debe aplicarse el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE hasta 2020, como la medida suplementaria ya prevista en la Decisión nº 377/2013/UE.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

Las consultas sobre la inclusión del sector de la aviación en el RCDE UE empezaron en septiembre de 2005 con la Comunicación titulada «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático», COM(2005) 459, que condujo a la propuesta de legislación en

¹ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-366/2010, dictada el 21 de diciembre de 2011.

diciembre de 2006. Desde entonces se han sucedido las consultas con terceros países sobre la aviación y el comercio de emisiones, tanto formales —por ejemplo, en el contexto de las reuniones del Comité Mixto UE - Estados Unidos— como por medio de reuniones bilaterales y multilaterales. Más recientemente, se ha celebrado una consulta pública en línea de doce semanas, del 21 de junio al 13 de septiembre de 2013. En esa consulta, realizada de conformidad con los «Principios generales y normas mínimas para la consulta de la Comisión a las partes interesadas», se solicitaba a todos los interesados, incluidas las autoridades públicas de terceros países, que manifestaran su opinión sobre el alcance de las MBM regionales y mundiales. La Comisión seguirá manteniendo contactos bilaterales y multilaterales constructivos con terceros países.

La consulta pública confirma el firme apoyo a las MBM por parte de las autoridades públicas, ONG y líneas aéreas. Todos los consultados apoyan las MBM para el sector de la aviación, y una asociación se muestra contraria al establecimiento de MBM regionales antes de una MBM mundial. Por lo que respecta a la acción regional, las líneas aéreas subrayan la simplicidad administrativa y la aceptabilidad política, así como la eficacia ambiental y la no discriminación en las rutas y entre operadores. Las autoridades públicas y ONG hacen hincapié en la cobertura significativa de las emisiones, la simplicidad administrativa y la aceptabilidad política.

La evaluación de impacto muestra que la adaptación del RCDE UE con arreglo a lo que se esperaba que fuera la Resolución de la OACI sobre las MBM para el periodo hasta 2020 es viable a unos costes administrativos bajos. El principal beneficio de reducir el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta 2020 es que, con una MBM mundial aplicable a partir de 2020 que colme la «brecha de emisiones» a nivel mundial, duplique la cobertura de las emisiones de la aviación internacional en comparación con el RCDE UE y reduzca a la mitad esas emisiones de aquí a 2050, los beneficios ambientales generales serán significativamente superiores.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de la acción propuesta

De acuerdo con los resultados del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrada en septiembre de 2013, debe establecerse una única medida basada en el mercado (MBM) de alcance mundial aplicable a las emisiones de la aviación internacional a partir de 2020. En respuesta a esta evolución y para dar un nuevo impulso al pleno establecimiento de una MBM mundial, conviene modificar las actividades de la aviación incluidas en el RCDE UE.

La presente propuesta de Directiva se ajusta a la Decisión nº 377/2013/UE, que fue adoptada para impulsar una acción concertada mundial por medio de la OACI. Como en el caso de la Decisión nº 377/2013/UE, es importante que el Parlamento Europeo y el Consejo lleguen rápidamente a un acuerdo sobre esta propuesta, de manera que esté establecida cuando venzan las próximas obligaciones de entrega de derechos de emisión, es decir, el 30 de abril de 2014. En ausencia de otra revisión consensuada, el RCDE vuelve a la posición que mantenía antes de la Decisión nº 377/2013/UE. Las principales características del RCDE revisado previstas en la presente propuesta serían las siguientes:

- Los vuelos entre aeródromos del EEE siguen estando plenamente cubiertos, como en la Directiva original y en la Decisión nº 377/2013/UE.
- Los vuelos con destino y origen en terceros países que no son países desarrollados y que emitan menos del 1 % de las emisiones totales de la aviación quedarían exentos.

Esta disposición excluiría las rutas a ochenta países aproximadamente sobre una base no discriminatoria.

- Los vuelos con destino y origen en terceros países son responsables, a partir de 2014, de las emisiones que no se produzcan fuera de los países del EEE. Se propone un procedimiento simplificado para determinar la proporción correspondiente de emisiones de un determinado vuelo incluido en el RCDE. Se propone que los operadores puedan elegir entre varios enfoques respecto a la metodología SNV a efectos de cumplimiento.
- Los sobrevuelos de países del EEE quedan exentos, al igual que las emisiones de los vuelos entre aeropuertos de terceros países y aeropuertos del EEE por lo que respecta a las dependencias y territorios europeos, y los vuelos con destino y origen en aeropuertos del EEE y esos territorios.

Con efecto a partir de 2013, el presente acto prevé una excepción a lo dispuesto en la Directiva sobre el RCDE respecto a una proporción de las emisiones de los vuelos con destino y origen en terceros países. En 2013, esto afecta a todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países fuera del Espacio Económico Europeo (EEE). Para cada año civil entre 2014 y 2020, esas proporciones se establecen en el anexo y han sido calculadas por Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE y de terceros países que no exceda más de doce millas del punto más lejano de las costas del EEE. Los porcentajes son estimaciones a la baja del impacto real del cambio climático derivado de las aeronaves que despegan y aterrizan en aeródromos de la Unión, dado que la aviación incide asimismo en el cambio climático como consecuencia de las emisiones de óxidos de nitrógeno, vapor de agua y partículas de sulfato y de hollín, cuyos efectos estimados sobre el cambio climático son del mismo nivel que los de las emisiones de dióxido de carbono, que no se han tenido en cuenta.

El proceso de aplicación de porcentajes a los vuelos con destino y origen en terceros países se ha concebido para ser funcional y pragmático, utilizando las categorías de informes existentes que se aplican desde 2010. Trabajar sobre la base de parejas de países significa que se requieren cifras de los vuelos en las rutas de cada Estado miembro a terceros países. En caso de que se efectúen vuelos a múltiples zonas horarias en un tercer país, se incluirá un porcentaje respecto a cada zona horaria en la que operen los vuelos. Esos porcentajes se elaboran sobre la base de la mejor información disponible, incluida la proporcionada por Eurocontrol. En el anexo se incluirá un cuadro con todos esos porcentajes.

Para garantizar una mayor flexibilidad y métodos de seguimiento, notificación y verificación (SNV) alternativos, se propone ofrecer a los operadores la posibilidad de elegir. Respecto a los vuelos con destino y origen en terceros países, un operador de aeronaves debe poder optar por no notificar emisiones verificadas de esos vuelos sino basarse en una determinación de emisiones estimadas, dentro de los países miembros del EEE, de tales vuelos que sea lo más exacta posible, con arreglo a los cálculos de Eurocontrol respecto a la distancia precisa recorrida dentro de los países del EEE.

Los Estados miembros ajustarán las asignaciones correspondientes a los años 2013-2020 de acuerdo con las proporciones establecidas en el anexo. El número de derechos de emisión subastados por los Estados miembros se ajustará en consecuencia.

Una simplificación adicional propuesta en relación con la Directiva sobre el RCDE consiste en establecer que no se tomen medidas contra operadores de aeronaves no comerciales respecto a las emisiones de pequeños operadores de aeronaves que emitan menos de 1 000 toneladas de CO₂ al año. De ese modo se espera reducir el número de operadores de

aeronaves regulados por los Estados miembros en aproximadamente 2 200, correspondientes al 0,2 % de las emisiones. Junto con la adopción de otras medidas de simplificación administrativa para los pequeños operadores de aeronaves, la presente propuesta supone una reducción significativa de las tareas administrativas para los operadores de aeronaves y las autoridades competentes de los Estados miembros, de conformidad con el programa «Legislar mejor».

Todas las demás obligaciones relacionadas con los vuelos no se ven afectadas. Este enfoque limitado ha demostrado ser viable, como en la Decisión nº 377/2013/UE. La expedición de asignaciones gratuitas suplementarias a los operadores iría en detrimento de las reducciones de emisiones que el RCDE va a aportar, y la realización de un nuevo ejercicio de establecimiento de parámetros de referencia supondría obligaciones significativas para los operadores de aeronaves y los Estados miembros, teniendo en cuenta que está prevista la aplicación de la MBM de alcance mundial en un plazo de siete años, y, aunque no fuera así, el establecimiento de nuevos parámetros de referencia tendría lugar, en cualquier caso, en 2018, de conformidad con el artículo 3 *sexies*, de la Directiva sobre el RCDE.

El beneficio ambiental de la presente propuesta radica en dos elementos clave. En primer lugar, impulsa la adopción de una MBM de alcance mundial, que abarcará todas las emisiones de la aviación internacional a partir de 2020. En función del nivel de ambición acordado para la MBM mundial, el total de emisiones de la aviación internacional quedará limitado a su nivel de 2020 e incluso se reducirá a la mitad de aquí a 2050 respecto a los niveles de 2005. En segundo lugar, gracias al RCDE UE se seguirán obteniendo reducciones sustanciales de las emisiones, estimadas en hasta 250 millones de toneladas de CO₂ en el periodo 2013-2020.

Cabe señalar asimismo que, en términos de gestión de una MBM de alcance mundial, los Estados deberán promulgar disposiciones nacionales. Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Directiva sobre el RCDE debería modificarse en consecuencia a fin de garantizar la aplicación de esa MBM mundial. La MBM mundial aplicable a partir de 2020 debería tener en cuenta, en relación con el reconocimiento de las actuaciones tempranas exigido por la IATA, la compensación de las emisiones al margen del sector de la aviación de conformidad con el RCDE UE, así como las reducciones de emisiones dentro del sector. El apartado 26 de la Resolución A38/17-2 de la OACI solicita que dichas reducciones de emisiones se notifiquen a la OACI.

La presente propuesta debería ser adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo a principios de 2014, a fin de aportar seguridad y claridad jurídicas a los operadores de aeronaves que, de otro modo, tendrían que entregar, a más tardar el 30 de abril de 2014, los derechos de emisión correspondientes a las emisiones completas resultantes de los vuelos con destino y origen en terceros países, como prevé la Directiva 2003/87/CE.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión se esfuerza por conseguir un futuro acuerdo internacional para controlar las repercusiones de la aviación en los gases de efecto invernadero y, al mismo tiempo, limita de forma autónoma el impacto climático derivado de las actividades de la aviación con destino y origen en aeródromos de la Unión. Para garantizar que dichos objetivos se apoyen mutuamente y sean compatibles, conviene tener en cuenta la evolución registrada en los foros internacionales y las posiciones en ellos adoptadas y, en particular, la Resolución adoptada en el 38º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contiene una «Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente».
- (2) Por tanto, resulta deseable considerar temporalmente satisfechos los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, cuando se cumplan las obligaciones respecto a cierto porcentaje de las emisiones de vuelos con destino y origen en aeródromos de terceros países. Con ello, la Unión hace hincapié en que pueden aplicarse requisitos respecto a ciertos porcentajes de las emisiones de vuelos con destino y origen en aeródromos de países del Espacio

² DO C de , p.

³ DO C de , p.

⁴ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Económico Europeo (EEE), del mismo modo que pueden establecerse requisitos legales sobre más emisiones de vuelos con destino y origen en tales aeródromos.

- (3) Si bien la aplicación de la Directiva 2003/87/CE sigue basándose en la llegada o salida de los aeródromos de la Unión, de modo que sea un medio sencillo y viable de limitar la aplicación de medidas de mercado regionales a un periodo de siete años hasta que empiece a funcionar una medida de mercado mundial, los porcentajes han sido calculados por Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE y de terceros países que no exceda más de doce millas del punto más lejano de las costas del EEE. Dado que la Unión no considera que una medida de mercado mundial deba basarse en consideraciones relacionadas con el espacio aéreo real, frente a la llegada o salida de aeródromos, la pertinencia de los porcentajes se limita al periodo transitorio hasta 2020.
- (4) Las excepciones previstas en la presente Directiva tienen en cuenta los resultados de contactos bilaterales y multilaterales con terceros países, que la Comisión seguirá manteniendo en nombre de la Unión.
- (5) Para evitar el falseamiento de la competencia, es importante que todos los vuelos de una misma ruta reciban el mismo trato.
- (6) Para establecer un porcentaje de emisiones verificadas de los vuelos con origen y destino en aeródromos de terceros países, debe conocerse el conjunto de emisiones de los vuelos. No obstante, no se tienen en cuenta las emisiones no incluidas en ese porcentaje.
- (7) Además, respecto a los vuelos con destino y origen en terceros países, un operador de aeronaves debe poder optar por no notificar las emisiones verificadas de esos vuelos y basarse, por el contrario, en una determinación lo más exacta posible de las emisiones estimadas, que tengan lugar dentro de los países miembros del EEE, de tales vuelos.
- (8) Como medida de simplificación y para reducir las tareas administrativas de los operadores de aeronaves más pequeños, debe considerarse que cumplen los requisitos de la Directiva los operadores de aeronaves no comerciales que emitan menos de 1 000 toneladas de CO₂ al año, y las autoridades competentes de los Estados miembros deben tomar medidas suplementarias para simplificar la carga administrativa de los pequeños operadores de aeronaves.
- (9) La aplicación de un porcentaje a las emisiones verificadas de vuelos con destino y origen en aeródromos de terceros países, o la utilización de un enfoque alternativo por parte de los operadores, debe referirse a las emisiones a partir de 2014, de manera que los operadores tengan tiempo de familiarizarse con esos enfoques a la hora de planificar sus actividades de vuelo.
- (10) Sin perjuicio de la medida de mercado mundial aplicable a partir de 2020, las emisiones de vuelos con origen y destino en países en desarrollo cuya parte del total de toneladas-kilómetro de las actividades de la aviación civil internacional por las que se obtienen ingresos sea inferior al 1 % deben quedar exentas respecto al periodo 2014-2020. Los países considerados en desarrollo a efectos de la presente propuesta deben ser aquellos que, en el momento de la adopción de la presente propuesta, se beneficien de un acceso preferencial al mercado de la Unión de conformidad con el Reglamento (UE) n° 978/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, es decir, los que no estén clasificados por el Banco Mundial en 2013 como países de renta alta o de renta media-alta.

- (11) Para garantizar la seguridad jurídica de los operadores de aeronaves y las autoridades nacionales, conviene ampliar hasta 2015 los plazos de entrega y notificación de las emisiones de 2013.
- (12) Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo para garantizar que se tenga en cuenta la evolución internacional y se aborde cualquier cuestión relativa a la aplicación de la excepción.
- (13) Procede modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

- (1) Se añade el artículo 28 *bis* siguiente después del artículo 28:

«Artículo 28 bis

Excepciones aplicables antes de la ejecución, para 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 *bis*, y en el artículo 14, apartado 3, los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichos apartados respecto a:
 - (a) todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo en 2013;
 - (b) las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (CESE) y dependencias y territorios asociados a países miembros del EEE en cada año civil entre 2014 y 2020 cuando el operador de esos vuelos haya entregado derechos de emisión respecto a los porcentajes de las emisiones verificadas de esos vuelos contemplados en el anexo II *quater*, o calculados de acuerdo con el apartado 6;
 - (c) las emisiones de vuelos efectuados por un operador de aeronaves no comercial en cada año civil hasta 2020 cuando las emisiones de las que es responsable dicho operador de aeronaves en el año civil anterior sean inferiores a 1 000 toneladas;
 - (d) la entrega de derechos de emisión correspondientes a las emisiones verificadas de 2013 de vuelos entre países del EEE cuando se haya efectuado a más tardar el 30 de abril de 2015 en lugar del 30 de abril de 2014, y a las emisiones verificadas de 2013 de esos vuelos cuando se hayan notificado a más tardar el 31 de marzo de 2015 en lugar del 31 de marzo de 2014.

Las emisiones verificadas contempladas en el apartado 1, letra b), calculadas de acuerdo con el anexo II *quater*, se considerarán emisiones verificadas del operador de aeronaves a efectos de los artículos 11 *bis*, 12 y 14.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *sexies*, apartado 5, y en el artículo 3 *septies*, un operador de aeronaves que se beneficie de las excepciones previstas en el apartado 1, letras a) a c), recibirá un número reducido de derechos de emisión gratuitos en proporción a la reducción de la obligación de entrega prevista en dichas letras.

Por lo que respecta a las actividades del periodo 2013-2020, los Estados miembros publicarán el número de derechos de emisión de la aviación asignados de forma gratuita a cada operador a más tardar [OP: *insértese la fecha correspondiente a cuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*].

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinquies*, los Estados miembros subastarán un número de derechos de emisión de la aviación reducido en proporción a la reducción del número total de derechos de emisión expedidos.
4. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, el número de derechos de emisión que subastará cada Estado miembro respecto al periodo 2013-2020 se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas resultantes de la aplicación del artículo 28 *bis*, apartado 1, letras a) a c).
5. No obstante lo dispuesto en los artículos 3 *octies*, 12, 15 y 18 *bis*, cuando un operador de aeronaves tenga unas emisiones anuales totales inferiores a 25 000 toneladas, sus emisiones se considerarán emisiones verificadas si se determinan mediante la herramienta de pequeños emisores aprobada por la Comisión y alimentada por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE, y los Estados miembros podrán aplicar procedimientos simplificados para los operadores de aeronaves no comerciales siempre que la exactitud no sea inferior a la que proporciona esa herramienta.
6. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 *bis*, y en el artículo 14, apartado 3, respecto a los vuelos con destino y origen en terceros países, un operador de aeronaves podrá optar por no notificar los datos de emisiones utilizando los porcentajes previstos en el anexo II *quater*, a fin de que esas emisiones sean calculadas por la autoridad competente. Ese cálculo tendrá en cuenta las cifras de la herramienta de pequeños emisores aprobada por la Comisión y alimentada por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE. La autoridad competente informará a la Comisión sobre todos esos cálculos. Los cálculos de emisiones efectuados en tales circunstancias se considerarán emisiones verificadas del operador de aeronaves a efectos de los artículos 11 *bis*, 12, 14 y 28 *bis*.
7. Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las acciones de ejecución de la medida basada en el mercado de alcance mundial aplicable a las emisiones a partir de 2020, junto con propuestas si procede.

En caso de que no se aplique una medida de alcance mundial a partir de 2020, dicho informe considerará el ámbito de aplicación adecuado para la cobertura de las emisiones resultantes de actividades con destino y origen en países no pertenecientes al EEE a partir de 2020, mientras siga sin establecerse una medida de esas características. En su informe, la Comisión estudiará también soluciones respecto a otras cuestiones que puedan plantearse en la aplicación de los apartados 1 a 4, garantizando al mismo tiempo la igualdad de trato de todos los operadores en la misma ruta.».

- (2) Los anexos quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [OP: *insértese una fecha concreta – el último día del tercer mes siguiente a la fecha de entrada en*

vigor], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán tales disposiciones a partir del [*OP: insértese una fecha concreta: transposición + 1 día*].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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 principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

Después del anexo II *ter* de la Directiva 2003/87/CE, se inserta el anexo II *quater* siguiente:

«ANEXO II quater

CUADRO DE PORCENTAJES APLICABLES A LAS EXCEPCIONES PREVISTAS EN EL ARTÍCULO 28 BIS

[El porcentaje de emisiones a que se refiere el artículo 28 *bis* respecto a los vuelos que operen con destino y origen en un país («tercer país») no incluido entre los países miembros del EEE («países miembros del EEE») se calculará de acuerdo con el cuadro siguiente, que se completará, antes de su adopción, con los porcentajes resultantes de la fórmula, sobre la base de los mejores datos disponibles, con la asistencia de Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

donde:

Z = la distancia ortodrómica total de un vuelo desde el aeródromo situado en cada uno de los países miembros pertinentes del EEE con el mayor número de vuelos con destino y origen en todos los aeródromos situados en terceros países en 2012 («aeródromo de referencia de los países miembros del EEE») hasta el aeródromo situado en el tercer país pertinente con el mayor número de vuelos con destino y origen en todos los aeródromos situados en países miembros del EEE en 2012 («aeródromo de referencia del tercer país»).

Y = la parte de la distancia ortodrómica del vuelo definido en Z entre el aeródromo de referencia de países miembros del EEE y el primer punto en esa ruta situado a 12 millas náuticas del último punto de países miembros del EEE, excluidas las zonas del tercer país y las zonas marítimas que estén a más de 400 millas náuticas entre países miembros del EEE.

En caso de que se efectúen vuelos a múltiples zonas horarias en un tercer país, se incluirá un porcentaje respecto a cada zona horaria en la que operen los vuelos.

No se tendrán en cuenta las distancias con destino y origen en las dependencias y territorios de países miembros del EEE, ni sobre esas dependencias y territorios.

Por lo que respecta al periodo 2014-2020, y sin perjuicio de la medida de mercado mundial aplicada desde 2020, será cero el porcentaje aplicable a los vuelos efectuados entre países miembros del EEE y países en desarrollo cuya parte del total de toneladas-kilómetro de las actividades de la aviación civil internacional por las que se obtienen ingresos sea inferior al 1 %. Los países considerados en desarrollo a efectos de la presente propuesta son aquellos que, en el momento de la adopción de la presente propuesta, se benefician de un acceso preferencial al mercado de la Unión de conformidad con el Reglamento (UE) n° 978/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y que no estén clasificados por el Banco Mundial en 2013 como países de renta alta o de renta media-alta.]

[se prevé suprimir del texto final la fórmula anterior y sustituirla por el cuadro correspondiente completado con los porcentajes calculados por Eurocontrol.]

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
AF	AFGANISTÁN																													
AL	ALBANIA																													
DZ	ARGELIA																													
AO	ANGOLA																													
AG	ANTIGUA Y BARBUDA																													
AR	ARGENTINA																													
AM	ARMENIA																													
AZ	AZERBAIYÁN																													
BS	BAHAMAS																													
BH	BARÉIN																													
BD	BANGLADÉS																													
BB	BARBADOS																													
BY	BIELORRUSIA																													
BZ	BELICE																													
BJ	BENÍN																													
BT	BUTÁN																													
BO	BOLIVIA																													
BA	BOSNIA Y																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
	HERZEGOVINA																													
BW	BOTSUANA																													
BR	BRASIL UTC/GMT -3																													
BR	BRASIL UTC/GMT -4																													
BN	BRUNÉI																													
BF	BURKINA FASO																													
BI	BURUNDI																													
KH	CAMBOYA																													
CM	CAMERÚN																													
CA	CANADÁ Zona horaria estándar de Terranova																													
CA	CANADÁ Zona horaria del Atlántico																													
CA	CANADÁ Zona horaria del Este																													
CA	CANADÁ Zona horaria central																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
CA	CANADÁ Zona horaria de la Montaña																												
CA	CANADÁ Zona horaria del Pacífico																												
CV	CABO VERDE																												
CF	REPÚBLICA CENTROAFRICANA																												
TD	CHAD																												
CL	CHILE																												
CN	CHINA, con inclusión de HONG KONG, MACAO y TAIWÁN																												
CO	COLOMBIA																												
KM	COMORAS																												
CG	CONGO																												
CD	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO Zona horaria del Este																												
CD	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO Zona horaria del Oeste																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
CR	COSTA RICA																													
CI	COSTA DE MARFIL																													
CU	CUBA																													
DJ	YIBUTI																													
DM	DOMINICA																													
DO	REPÚBLICA DOMINICANA																													
EC	ECUADOR																													
EG	EGIPTO																													
SV	EL SALVADOR																													
GQ	GUINEA ECUATORIAL																													
ER	ERITREA																													
ET	ETIOPÍA																													
GA	GABÓN																													
GM	GAMBIA																													
GE	GEORGIA																													
GH	GHANA																													
GD	GRANADA																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
GT	GUATEMALA																													
GN	GUINEA																													
GW	GUINEA-BISÁU																													
GY	GUYANA																													
HT	HAITÍ																													
HN	HONDURAS																													
IN	INDIA																													
ID	INDONESIA Hora de Indonesia Occidental																													
ID	INDONESIA Hora de Indonesia Central																													
ID	INDONESIA Hora de Indonesia Oriental																													
IR	IRÁN																													
IQ	IRAK																													
IL	ISRAEL																													
JM	JAMAICA																													
JP	JAPÓN																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
JO	JORDANIA																													
KZ	KAZAJISTÁN zona horaria 1																													
KZ	KAZAJISTÁN zona horaria 2																													
KE	KENIA																													
KP	COREA DEL NORTE																													
KR	COREA DEL SUR																													
KW	KUWAIT																													
KG	KIRGUISTÁN																													
LA	LAOS																													
LB	LÍBANO																													
LS	LESOTO																													
LR	LIBERIA																													
LY	LIBIA																													
MK	ANTIGUA REPÚBLICA YUGOSLAVA DE MACEDONIA																													
MG	MADAGASCAR																													
M	MALAUÍ																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K	
W																														
MY	MALASIA																													
MV	MALDIVAS																													
ML	MALI																													
MR	MAURITANIA																													
MU	MAURICIO																													
MX	MÉXICO Zona Central																													
MX	MÉXICO Zona del Pacífico																													
MX	MÉXICO Zona del Noroeste																													
MD	MOLDAVIA																													
MN	MONGOLIA zona horaria 1																													
MN	MONGOLIA zona horaria 2																													
ME	MONTENEGRO																													
MA	MARRUECOS																													
MZ	MOZAMBIQUE																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
MM	MYANMAR/BIRMANIA																												
NA	NAMIBIA																												
NP	NEPAL																												
NI	NICARAGUA																												
NE	NÍGER																												
NG	NIGERIA																												
OM	OMÁN																												
PK	PAKISTÁN																												
PA	PANAMÁ																												
PG	PAPÚA NUEVA GUINEA																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERÚ																												
PH	FILIPINAS																												
PR	PUERTO RICO																												
QA	QATAR																												
RU	RUSIA Hora de Moscú																												
RU	RUSIA																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
	Hora de Ekaterimburgo																												
RU	RUSIA Hora de Omsk																												
RU	RUSIA Hora de Krasnoyarsk																												
RU	RUSIA Hora de Irkutsk																												
RU	RUSIA Hora de Yakutsk																												
RU	RUSIA Hora de Vladivostok																												
RU	RUSIA Hora de Magadan																												
RW	RUANDA																												
KN	SAN CRISTÓBAL Y NIEVES																												
LC	SANTA LUCÍA																												
VC	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS																												
ST	SANTO TOMÉ Y PRÍNCIPE																												
SA	ARABIA SAUDÍ																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
SN	SENEGAL																													
RS	SERBIA																													
SC	SEYCHELLES																													
SL	SIERRA LEONA																													
SG	SINGAPUR																													
SO	SOMALIA																													
ZA	SUDÁFRICA																													
SS	SUDÁN DEL SUR																													
LK	SRI LANKA																													
SD	SUDÁN																													
SR	SURINAM																													
SZ	SUAZILANDIA																													
CH	SUIZA																													
SY	SIRIA																													
TJ	TAYIKISTÁN																													
TZ	TANZANIA																													
TH	TAILANDIA																													
TL	TIMOR ORIENTAL																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
TG	TOGO																												
TT	TRINIDAD Y TOBAGO																												
TN	TÚNEZ																												
TR	TURQUÍA																												
TM	TURKMENISTÁN																												
UG	UGANDA																												
UA	UCRANIA																												
AE	EMIRATOS ÁRABES UNIDOS																												
US	ESTADOS UNIDOS zona horaria oriental																												
US	ESTADOS UNIDOS zona horaria central																												
US	ESTADOS UNIDOS zona horaria de montaña																												
US	ESTADOS UNIDOS zona horaria del Pacífico																												
US	ESTADOS UNIDOS zona horaria de Alaska																												
UY	URUGUAY																												
UZ	UZBEKISTÁN																												
VE	VENEZUELA																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
VN	VIETNAM																												
EH	SÁHARA OCCIDENTAL																												
YE	YEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABUE																												

Sin perjuicio de lo anterior, el porcentaje aplicable a los vuelos entre las regiones ultraperiféricas de la Unión, de conformidad con el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y países no pertenecientes a la Unión será cero.».