



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

2013/0344(COD)

6.11.2013

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la 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
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Peter Liese

PR\1008958ES.doc

PE522.946v01-00

ES

Unida en la diversidad

ES

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido. Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	22

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0722),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0374/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ...¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de ...²,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0000/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

¹ DO C ...Pendiente de publicación en el Diario Oficial

² DO C ...Pendiente de publicación en el Diario Oficial

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

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

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).

Enmienda

(2) Por tanto, ***para apoyar el impulso alcanzado en la Asamblea de la OACI de 2013 y facilitar los progresos en la próxima Asamblea de la OACI de 2016,*** resulta deseable considerar temporalmente satisfechos los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, ***durante el periodo hasta 2016,*** 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 Económico Europeo (EEE), del mismo modo que pueden establecerse requisitos legales sobre más emisiones de vuelos con destino y origen en tales aeródromos.

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).

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a

finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Con el fin de generar confianza en el ámbito internacional con respecto al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de la UE, los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, o cualquier otra cantidad equivalente si así lo requieren principios presupuestarios fundamentales de los Estados miembros como, por ejemplo, la unidad y la universalidad, deberán utilizarse para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; para adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión Europea y en los terceros países; para financiar la investigación y el desarrollo en materia de atenuación y adaptación; y para sufragar los costes de administración del RCDE de la UE. Los ingresos de las subastas deben utilizarse también para financiar el transporte de bajo nivel de emisiones. Los ingresos de las subastas deben utilizarse, en particular, para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y el Fondo Ecológico para el Clima en el marco de la CMNUCC, así como medidas destinadas a evitar la deforestación y a facilitar la adaptación en los países en desarrollo. Como parte de un acuerdo sobre una medida basada en el mercado (MBM) eficaz, basada en una hoja de ruta y mundial, con un potencial considerable para reducir el impacto climático de la aviación, la Unión también debe comprometerse a asignar los

ingresos derivados de esta medida al Fondo Ecológico contra el Cambio Climático, en el marco de la CMNUCC, para reflejar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas competencias, y a los esfuerzos internacionales por financiar la investigación y el desarrollo a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación.

Or. en

Justificación

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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 *tres* años hasta que *se acuerde en la 39^a Asamblea de la OACI de 2016 una MBM mundial ratificable que se aplique a la mayoría de las emisiones de la aviación internacional*, los porcentajes han sido calculados por Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE y de

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.

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 2016.

Or. en

Justificación

Bajo esta enmienda subyace el hecho de que no sería aceptable cualquier tipo de MBM, sino aquel que sea jurídicamente vinculante y aquel que cubra la mayoría de las emisiones.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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. ***Estas excepciones solo se refieren a las emisiones procedentes de las actividades aeronáuticas hasta 2016 y las concede la Unión Europea para facilitar un acuerdo sobre la aprobación de una MBM mundial ratificable en la 39ª Asamblea de la OACI. Solo serán apropiadas otras medidas legislativas si dicha medida se aprueba en 2016. Para ello, tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión debe presentar un informe completo al Parlamento Europeo y al Consejo y proponer rápidamente medidas coherentes con los resultados, según corresponda.***

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 9

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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 **entre 2014 y 2016**, de manera que los operadores tengan tiempo de familiarizarse con esos enfoques a la hora de planificar sus actividades de vuelo.

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 10

Texto de la Comisión

(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) nº 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.

Enmienda

(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 **2014-2016**. 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) nº 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.

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) La eficacia ambiental de la inclusión de la aviación en el RCDE se ha reducido a consecuencia de la reducción de su alcance geográfico. Para ello y en consonancia con la política de reducción para todos los demás sectores, de 2015 en adelante, el porcentaje de las subastas debe ser del 40 %, igual que el de las subastas en otros sectores. Debería aplicarse un factor de reducción lineal en consonancia con otros sectores.

Or. en

Justificación

Con la limitación del alcance, el efecto ambiental del RCDE se reduce drásticamente, por lo que el aumento del importe de las subastas y la reducción de la limitación podría compensarlo parcialmente.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

Enmienda

(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.

suprimido

Or. en

Justificación

Vinculado a la enmienda al considerando 4.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28bis – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

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;

Enmienda

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 **2016** 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;

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

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;

Enmienda

c) las emisiones de vuelos efectuados por un operador de aeronaves no comercial en cada año civil hasta **2016** cuando las emisiones de las que es responsable dicho operador de aeronaves en el año civil anterior sean inferiores a 1 000 toneladas;

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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].

Enmienda

Por lo que respecta a las actividades del periodo **2013-2016**, 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].

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 3 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La reserva especial prevista en el artículo 3 septies se reducirá para mantenerla en el 3 %. Se anularán todos los restos.

Or. en

Justificación

La reserva especial debe mantenerse en el 3 % del número de derechos de emisión en circulación, dado que el alcance de la Directiva se ha reducido. Para aproximar los beneficios medioambientales al RCDE original, todos los derechos de emisión que queden en la reserva especial una vez que se haya procedido a la distribución a los nuevos participantes se cancelarán, en vez de que los Estados miembros los subasten, dando lugar a un aumento de las emisiones.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

No obstante lo dispuesto en el artículo 3 quinquies, apartado 3, el número de derechos de emisión que subastará cada

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).

Estado miembro respecto al periodo **2013-2016** se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas resultantes de la aplicación del apartado 1, letras a) a c).

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 7

Texto de la Comisión

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

Enmienda

7. Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre **los resultados obtenidos. En caso de que se acuerde una MBM mundial ratificable, esa información incluirá propuestas, como proceda, en respuesta a esos avances.**

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 **2016**, 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.».

1 a 4, garantizando al mismo tiempo la igualdad de trato de todos los operadores en la misma ruta.».

Or. en

Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva

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

Directiva 2003/87/CE

Artículo 3 quater – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

El apartado 2 del artículo 3 quater se sustituye por el texto siguiente:

«2. A partir del 1 de enero de 2013 y durante un período de dos años, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves corresponderá al 95 % de las emisiones históricas del sector de la aviación multiplicado por el número de años del período en cuestión.

A partir del 1 de enero de 2015, estos derechos de emisión se reducirán en un factor lineal del 1,74 % por año natural. Este porcentaje podrá revisarse en el contexto de la revisión general de la presente Directiva.»

Or. en

Justificación

Mientras que las otras industrias cubiertas por el RCDE deben reducir sus emisiones en un 21 % antes de 2020, la reducción en el sector de la aviación es solo del 5 %. Esto va en contra de la posición del Parlamento Europeo durante las negociaciones de 2008. El Parlamento siempre ha pedido que se diera el mismo trato a todas las industrias. La eficacia ambiental del RCDE de la aviación se reduce significativamente debido a la limitación de su alcance. Para alcanzar una mayor integridad medioambiental del RCDE, se aplica el factor lineal del 1,74 % por año para dar el mismo trato a todos los sectores del RCDE.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva

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

Directiva 2003/87/CE

Artículo 3 quinquies – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

El apartado 2 del artículo 3 quinquies se sustituye por el texto siguiente:

«2. A partir del 1 de enero de 2013 y por un período de dos años se subastará el 15 % de los derechos de emisión. A partir del 1 de enero de 2015 se subastará el 40 % de los derechos de emisión. Este porcentaje podrá aumentarse en el contexto de la revisión general de la presente Directiva.»

Or. en

Justificación

Si bien el promedio de subasta en otros sectores es del 40 % (100 % por regla general y como referencia comparativa para el sector con riesgo de «fuga de carbono»), el importe de la subasta en el sector de la aviación es solo del 15 %. Esto ha sido objeto de críticas durante mucho tiempo. Dado que todos los vuelos en el espacio aéreo europeo están sujetos al RCDE, la aviación no puede considerarse un sector clásico con riesgo de fuga de carbono. Con la limitación del alcance, el efecto ambiental del RCDE se reduce drásticamente, por lo que el aumento del importe de las subastas podría compensarlo parcialmente.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva

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

Directiva 2003/87/CE

Artículo 3 quinquies – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

El apartado 4 del artículo 3 quinquies se sustituye por el texto siguiente:

«4. «Los Estados miembros destinarán los ingresos generados por las subastas de los derechos de emisión a los esfuerzos de lucha contra el cambio climático, en especial a escala internacional, a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y a la adaptación a los efectos del cambio climático en los países en desarrollo, así como a financiar la investigación y el desarrollo destinados a la mitigación y a la adaptación, en particular en los ámbitos de la aeronáutica y el transporte aéreo. Los ingresos de las subastas se utilizarán también para financiar el transporte de bajo nivel de emisiones. Los ingresos de las subastas se utilizarán también para financiar las contribuciones al Fondo Mundial para la Eficiencia Energética y las Energías Renovables y el Fondo Ecológico para el Clima en el marco de la CMNUCC, así como medidas destinadas a evitar la deforestación.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las acciones adoptadas en virtud del primer párrafo.».

Or. en

Justificación

Durante las negociaciones sobre la Directiva actual, el Parlamento Europeo insistió en una asignación de fondos claramente vinculante. En ese momento, los Estados miembros no estaban dispuestos a aceptarlo y en la Directiva solo se prevé una recomendación. Facilitaría la aceptación del régimen de la UE el que los Estados miembros aceptaran un compromiso

mucho más claro. Podrían crearse, junto con terceros países, proyectos de investigación común sobre tecnología que redujeran todavía más las emisiones de la aviación. Una contribución de los Estados miembros de la UE a la adaptación y la mitigación, incluido el Fondo Ecológico para el Clima de la CMNUCC, sería muy útil para facilitar el apoyo de los países en desarrollo. Este principio también debe incluirse en las negociaciones internacionales.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva

Anexo

Directiva 2003/87/CE

Anexo II quater – cuadro, fila 37

Texto de la Comisión

Enmienda

CHINA, con inclusión de HONG KONG, MACAO y **TAIWÁN**

CHINA, con inclusión de HONG KONG y MACAO

Or. en

Justificación

Taiwán también debería incluirse como destino separado y no como parte de China.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva

Anexo

Directiva 2003/87/CE

Anexo II quater – cuadro, fila 147 bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

TW TAIWÁN

Or. en

Justificación

Taiwán también debería incluirse como destino separado y no como parte de China.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva

Anexo

Directiva 2003/87/CE

Anexo II quater – párrafo 6

Texto de la Comisión

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) nº 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.

Enmienda

Por lo que respecta al periodo **2014-2016**, 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) nº 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.

Or. en

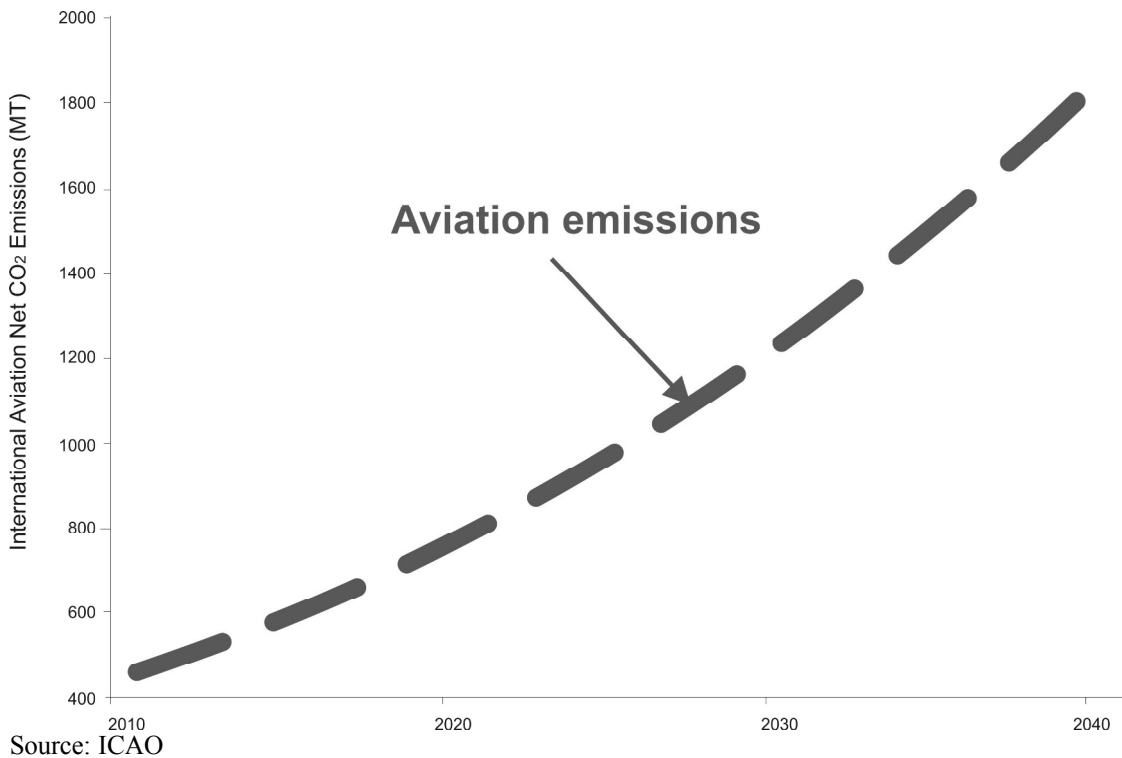
Justificación

La actual excepción únicamente debe aplicarse hasta 2016 y la celebración de la próxima Asamblea de la OACI. A raíz de las conclusiones de la OACI en 2016 y de los resultados obtenidos, la Unión podría considerar si conviene dar más pasos, y cuáles, para reflejar los resultados de las negociaciones internacionales. Dado que la actual excepción expira a finales de 2016, los legisladores tendrán tiempo suficiente para concluir todo nuevo procedimiento de codecisión que pueda resultar necesario, ya que la fecha de entrega para las emisiones 2017 vencerá en abril de 2018.

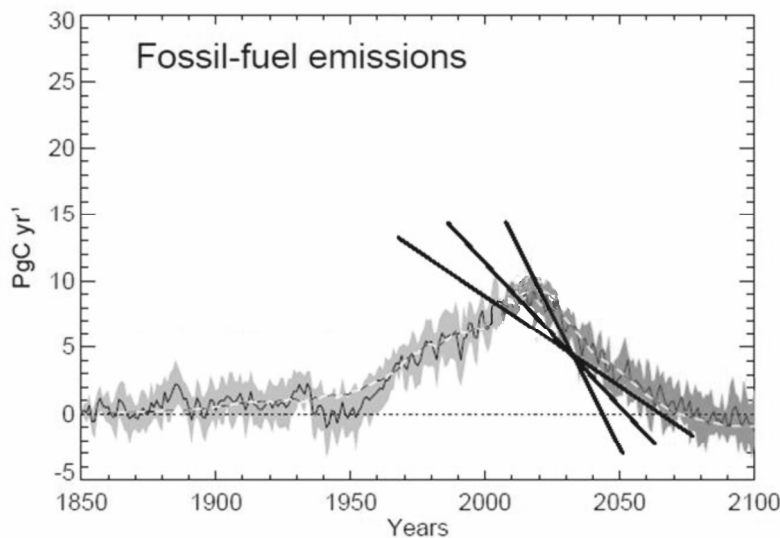
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

¿Por qué es necesario poner límite a los gases de efecto invernadero que emite el tráfico aéreo?

El volumen de gases de efecto invernadero emitidos por el tráfico aéreo está aumentando a gran velocidad. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) pronostica un volumen de emisiones de hasta 1 900 millones de toneladas en 2040, si no se adoptan serias medidas para limitarlas.



Según otras estimaciones, las emisiones del tráfico aéreo podrían alcanzar los 3 500 ó 4 500 millones de toneladas en 2050. Estas 3,5 giga-toneladas representarían el 20% de la cantidad a la que deberán quedar limitadas las emisiones globales en 2050 para contener el cambio climático con arreglo al objetivo de los «2° C», según el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

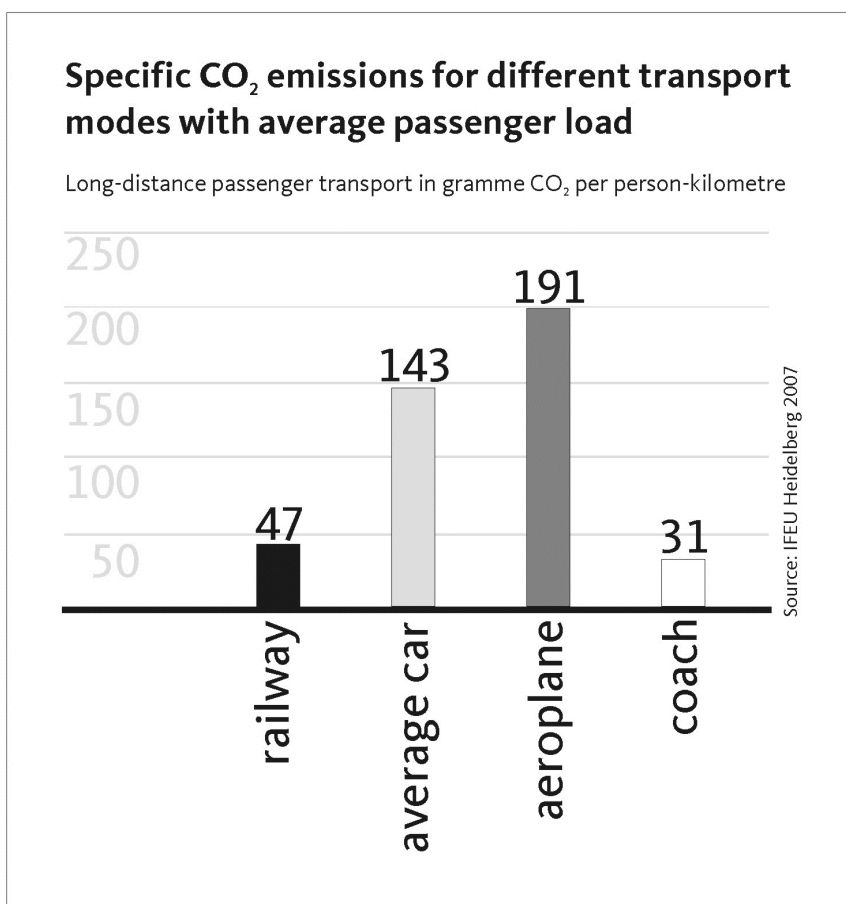


Según las constataciones del 5º IPCC (2013), las emisiones globales deberán descender sensiblemente de aquí al año 2050 si se pretende mantener, con dos tercios de probabilidad, la perspectiva de respetar el objetivo de los «2º C».

Source: IPCC

El cometido de reglamentar las emisiones del tráfico aéreo se deriva para la OACI del compromiso explícito contraído por la comunidad internacional en el Protocolo de Kioto (1997). Aunque el documento de Kioto no será, en definitiva, suficiente para atajar realmente el cambio climático, nadie pondrá en tela de juicio que al menos la Unión Europea ha cumplido con su parte de la responsabilidad introduciendo un sistema de limitación de emisiones. Sin embargo, no se han adoptado a escala mundial medidas significativas para limitar las emisiones de la aviación.

El sector aéreo deberá participar en los esfuerzos por limitar el cambio climático, también en aras de la equidad con los demás modos de transporte. Por desgracia, el transporte aéreo es el modo de transporte menos inocuo para la evolución climática, y mientras que otros sistemas de transporte se hallan bastante reglamentados y sujetos a distintos impuestos y tasas, la aviación no ha sido objeto de medidas comunitarias comparables:

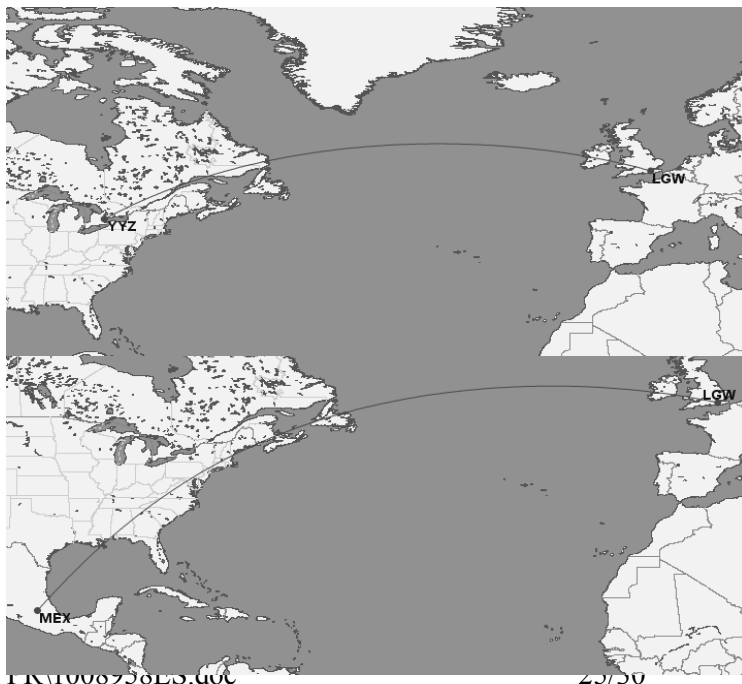


La legislación desde el año 2008, las críticas formuladas por terceros países y el fundamento de estas críticas

Tras más de dos años de debate, en cuyo marco se contó con la participación de todas las partes interesadas, el Consejo adoptó las disposiciones legislativas sobre la inclusión de los transportes aéreos en el régimen del RCDE después de que el Parlamento aprobó la propuesta con el 90% de votos favorables. Una piedra angular de las disposiciones es la aplicación del régimen a todos los vuelos con origen o destino en la Unión Europea. Precisamente este punto se convirtió en el blanco de las críticas. En un recurso planteado por las compañías aéreas americanas, el Tribunal de Justicia de la UE dictaminó, sin embargo, que estas disposiciones eran perfectamente acordes con el Derecho internacional. El gasto al que obliga el régimen es moderado, pese a las críticas de algunos terceros países, que se quejan de un sobrecoste excesivo para su sector aéreo. De acuerdo con datos recientes, el coste se eleva a 0,03€ por billete de Ryanair y a 0,11€ en el caso de Easyjet (otras líneas aéreas con una flota menos eficiente soportan un coste ligeramente más elevado). La carga de impuestos y tasas que aplican los Estados miembros de la UE y muchos otros países es mucho más elevada.

País	Legislación/reglamentación	Coste por vuelo
Alemania	Luftverkehrssteuer	de hasta 42,18 €, dependiendo del lugar de destino
RU	Air Passenger Duty APD	de hasta más de 184£ (6 000 millas)
Estados Unidos	International Transportation Tax	16,30\$ por pasajero
UE	RCDE	0.03€ (Ryanair) de hasta 2€ en vuelos intercontinentales (según cálculos de la Comisión)
India	Impuesto de salida + 10,3 % Cargo por servicio (Tasa de Desarrollo Aeroportuario en Delhi)	7,40€, \$ 10 +19 €, \$ 25 (solo en Delhi)
Austria	Flugabgabegesetz	de hasta 35€, dependiendo del lugar de destino

Un importante argumento esgrimido por algunos terceros países es la presunta ilegitimidad de una norma UE con efectos extraterritoriales. El Tribunal de Justicia rechaza este argumento haciendo valer que los vuelos gravados son únicamente vuelos con origen o destino en la UE. Lo que ocurre es que la obligación de abonar derechos de emisión resulta más gravosa, obviamente, en los vuelos a larga distancia. Pero este inconveniente no es atribuible exactamente a la legislación de la UE. También otros impuestos y tasas nacionales descansan sobre el mismo principio. En el RU, por ejemplo, la tasa cobrada es significativamente más elevada para un vuelo a México que para un vuelo a Canadá, aunque el trazado de la ruta entre Canadá y México discorra principalmente por territorio estadounidense, como ilustra el siguiente mapa:



Un vuelo a Toronto (Canadá) se grava con una tasa de £130 por pasajero (156 €).

Un vuelo en clase preferente de Londres a Ciudad de México (aproximadamente 5 000 millas) lleva una tasa de £162 por pasajero (195 €).

PE522.946v01-00

El proceso de la OACI y la moratoria «Parar el reloj»

Aunque no admitió los alegatos formulados, la Unión Europea reaccionó ante las críticas de los terceros países. Una de las objeciones decía que la legislación de la UE obstaculizaba la adopción de un acuerdo internacional. Aunque en realidad no era así, la Comisión, como gesto de buena voluntad, propuso limitar la aplicación del régimen por un año a los vuelos intraeuropeos, en tanto se hallara una solución en el marco de la Asamblea General de la OACI, en septiembre/octubre de 2013.

En el texto adoptado se señala lo siguiente:

«La excepción establecida en la presente Decisión se refiere únicamente a las emisiones de la aviación de 2012.

(10) (...) La Unión establece esta excepción para facilitar un acuerdo en el 38 período de sesiones Asamblea de la OACI sobre un calendario realista para el desarrollo de una medida basada en criterios de mercado de alcance mundial después de ese período de sesiones de la Asamblea de la OACI, y sobre un marco para facilitar una aplicación generalizada de medidas basadas en criterios de mercado nacionales y regionales en la aviación internacional, a la espera de la aplicación de la medida basada en criterios de mercado de alcance mundial.»

La Asamblea de la OACI adoptó en septiembre y octubre de 2013 una resolución en la que formuló el compromiso de "elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19". Se trata de un paso importante, pero por desgracia, la resolución va acompañada de numerosas reservas y condiciones previas. Por consiguiente no parece muy seguro que la Asamblea de la OACI pueda adoptar en 2016 claras normas sobre aplicación de MBM. Téngase en cuenta que aunque la Asamblea de la OACI del año 2001 ya respaldara el comercio de derechos de emisión, hasta la fecha no se han hecho progresos reales:

Asamblea de la OACI de 2001:

c) Comercio de emisiones:
c) Respalda el desarrollo de un régimen de comercio abierto de derechos de emisión para la aviación internacional;

Asamblea de la OACI de 2013:

18. Decide elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19;

Teniendo en cuenta los progresos de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), obligado es decir que incluso la Conferencia COP 19 de Varsovia arrojó resultados más concretos y positivos que la Asamblea de la OACI. Una condición muy importante para la Unión Europea de cara a la modificación de su normativa era la adopción de un marco general para regímenes regionales y nacionales, tales como el

aeropuerto de Estambul (Estambul está en vías de abrir el mayor aeropuerto del mundo) entraría en el régimen hasta la frontera griega, es decir, casi en su integridad. Con arreglo al régimen «Parar el reloj», ese vuelo no cotiza en absoluto. De conformidad con el criterio del espacio aéreo, un vuelo a un destino en los Emiratos Árabes entraría casi con el 50 % de sus emisiones.

Propuestas del ponente

El ponente respalda en líneas generales la propuesta de la Comisión Europea. Aunque opina que la presión ejercida por los terceros países no es unívoca, admite que el proceso internacional podría sufrir un revés si el régimen comunitario se aplicara plenamente. En cualquier caso, el criterio del espacio aéreo es, con mucho, preferible al sistema de parar el reloj:

- 1) **Protección medioambiental y climática:**
La propuesta de la Comisión abarcaría aproximadamente el 40% de las emisiones contempladas por el reglamento original, mientras que el régimen «Parar el reloj» no cubre más del 20 %.
- 2) **Consecuencias para las negociaciones internacionales:**
Una simple prórroga de la moratoria «Parar el reloj» podría interpretarse como una claudicación incondicional de la Unión Europea. Si se han hecho progresos a escala internacional, ha sido principalmente como consecuencia de las presiones ejercidas por la Unión Europea. Muchas de las propuestas sobre las que debate la OACI no disminuirían en realidad las emisiones del tráfico aéreo, sino que su aspiración es instaurar a partir de 2020 un crecimiento sin aumento de emisiones de CO₂. La principal estrategia de la OACI está basada en las compensaciones (o sea, en el mecanismo para un desarrollo limpio (CDM)) y en los biocombustibles. Considerando el debate crítico sobre estos dos instrumentos en el seno de la Unión Europea, parece importante presentar una alternativa. Nuestro régimen, de hecho, obliga a una reducción de las emisiones, aunque solo sea del 5%.
- 3) **La situación competitiva de los aeropuertos europeos y del sector aéreo:**
La propuesta «Parar el reloj» tiene concomitancias para la situación competitiva de las compañías y los aeropuertos europeos. En caso de prórroga se beneficiarían los grandes aeropuertos situados a proximidad de la Unión Europea, como Estambul. Las compañías aéreas que cubren principalmente conexiones interiores en Europa sufrirían alguna desventaja competitiva con respecto a las compañías aéreas que pueden ofrecer vuelos con subvención cruzada dentro de la Unión Europea.
- 4) **La situación legal:**
A la luz de la sentencia del Tribunal de Justicia y el Convenio de Chicago, el criterio del espacio aéreo resulta plenamente acorde con el Derecho Internacional. A principios de septiembre, el Consejo de la OACI expresó su pleno respaldo al criterio del espacio aéreo. La resolución de la OACI, que no incorporó el criterio del espacio aéreo, no es legalmente vinculante a este respecto, puesto que la UE y otras muchas partes dejaron constancia de reservas.

Enmiendas propuestas por el ponente

Aunque el ponente propone seguir en lo posible la propuesta de la Comisión, considera razonable presentar algunas enmiendas.

1. Situación legal después de 2016:

La modificación de la directiva solo parece justificable en la perspectiva de llegar en 2016 a un avance sustancial hacia un acuerdo legalmente vinculante para el sector a escala mundial. Pero aunque de hecho se baraje como opción real, el logro de ese acuerdo internacional no está ni mucho menos garantizado. En esta situación, la UE no obrará mal si limita la aplicación del criterio del espacio aéreo hasta 2016 y se prepara a reintroducir a partir de 2017 el régimen RCDE original. Si en el año 2016 la OACI adoptara realmente un acuerdo a escala internacional, la Unión Europea debería estar dispuesta a modificar su legislación en consecuencia.

2. Enmiendas tendentes a elevar el nivel de resultados ambicionados en pos de la preservación del medioambiente y a garantizar un tratamiento equitativo con otros sectores:

El índice de subasta de derechos de emisión en el sector del tráfico aéreo es del 15%, únicamente, en comparación con el 40% en los demás sectores. La limitación es del 5% solamente, frente al 21% en los demás sectores. Esta situación ha sido criticada en numerosas ocasiones, y ya en 2007/2008, durante el procedimiento legislativo, el Parlamento Europeo reivindicó la igualdad de trato para todos los sectores. La aplicación del criterio del espacio aéreo restringe la cobertura del RCDE al 40% de las emisiones que entraban en el régimen original. En aras de limitar los perjuicios que se causan al medio ambiente, parece justificado incrementar la tasa de subasta, y necesario limitar las emisiones al menos a niveles acordes con los que rigen en otros sectores desde principios de 2013.

Para cualquier progreso futuro es importante asegurar la aplicación de la legislación UE vigente

Se ha atraído la atención del ponente sobre el hecho de que incluso con la actual restricción del RCDE de la UE a los vuelos intracomunitarios, algunos Estados miembros parecen vacilar a la hora de aplicar la normativa vigente. Terceros países como China o la India se niegan a sufragar derechos de emisión por servicios aéreos intraeuropeos, en trayectos como de Frankfurt a Londres, por ejemplo. El ponente considera impropio discutir con el Consejo sobre cualesquiera propuestas legislativas antes de que quede garantizada al menos la aplicación del sistema «Parar el reloj», ya de por sí muy rebajado. No podemos aceptar que terceros países como China o la India se nieguen a cumplir la legislación comunitaria cuando operan dentro de la Unión Europea.

Es importante llegar a la aprobación antes de abril

Quienes no deseen sostener el RCDE UE para la aviación en su forma original, es decir, aplicando el régimen a los vuelos intercontinentales desde el punto de origen hasta el aeropuerto de destino, deberán hacer lo posible por contribuir a alcanzar un acuerdo sobre la directiva modificada antes del mes de abril, ya que en su ausencia entrará en vigor, a partir del

1 de mayo, la normativa en su forma original. Por este motivo se ha acordado un calendario relativamente ambicioso, inclusive con los interlocutores de la Comisión de Transportes. El ponente considera oportuno llegar a un acuerdo sobre una enmienda transaccional y se ofrece a contactar a todas las partes, pero no recomendaría al Parlamento Europeo circunscribir la posible transacción a una prórroga de la moratoria «Parar el reloj».