



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Documento de sesión*

---

**A7-0079/2014**

31.1.2014

**\*\*\*I**

## **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

### ***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

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	22
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA.....	31
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO.....	41
PROCEDIMIENTO .....	58



## 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 del dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 22 de enero de 2014<sup>1</sup>,
  - Previa consulta al Comité de las Regiones,
  - 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 (A7-0079/2014),
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.

### **Enmienda 1**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1 bis (nuevo)**

---

<sup>1</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 bis) El sector de la aviación tiene un marcado carácter internacional. Las iniciativas para la protección del clima deben adoptarse con rapidez, ya que la forma más eficaz de abordar problemas mundiales como los planteados por las emisiones de la aviación es mediante un enfoque internacional que incluya la obligación de cumplir las mismas medidas o alcanzar los mismos objetivos con distintas medidas. Un acuerdo a nivel mundial en el seno de la OACI ofrece las mejores expectativas de garantizar la sostenibilidad a largo plazo.***

## **Enmienda 2**

### **Propuesta de Directiva Considerando 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 ter) La adopción de la Decisión 377/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup> ha permitido realizar avances en la OACI de cara a la celebración de un acuerdo mundial en su próxima asamblea. Con el fin de facilitar dicho acuerdo y evitar represalias comerciales, resulta deseable prorrogar temporalmente estas disposiciones de suspensión del cómputo de los plazos.***

---

***<sup>1</sup> Decisión n° 377/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2013, que establece una excepción temporal a 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 (DO L 113 de 24.4.2013, p. 1).***

## Enmienda 3

### 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 Consejo<sup>4</sup>, 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.

---

<sup>4</sup> 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 Consejo<sup>4</sup>, ***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.

---

<sup>4</sup> 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).

#### *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 4

### 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 para financiar 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 para el Clima 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.*

## Enmienda 5

### 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. 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**.

#### *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<sup>a</sup> 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 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**.

#### *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 6

### 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. ***El plazo adicional de un año que aporte la suspensión del cómputo de los plazos lo utilizarán la Comisión y los Estados miembros, en nombre de la Unión, para garantizar la aceptación internacional por terceros países del criterio del espacio aéreo que aplicará la Unión en los años venideros. Se apoyará estos esfuerzos ofreciendo a los terceros países que establezcan un enfoque común para utilizar los ingresos, por ejemplo para la política climática internacional o para proyectos comunes de investigación y desarrollo para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación. Los Estados miembros también utilizarán los ingresos procedentes de los impuestos y tasas nacionales que se cobran a los pasajeros para generar progresos en las negociaciones internacionales y en las negociaciones con los terceros países.***

## Enmienda 7

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

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(4 bis) Las excepciones contempladas en la presente Directiva 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 se adoptarán 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. En caso de que terceros países acepten alinearse con el RCDE de la UE o adoptar medidas equivalentes, se deberían adaptar de forma consecuente las excepciones previstas en la presente Directiva.*

## **Enmienda 8**

### **Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 ter) A la hora de negociar acuerdos sobre transporte aéreo con terceros países, la UE deberá incluir siempre el tema del comercio de derechos de emisión para el transporte aéreo.*

## **Enmienda 9**

### **Propuesta de Directiva Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

*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 *a partir de* 2014, de manera que los operadores tengan

(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 *desde* 2014 *hasta 2016*, de manera que los operadores

tiempo de familiarizarse con esos enfoques a la hora de planificar sus actividades de vuelo.

tengan tiempo de familiarizarse con esos enfoques a la hora de planificar sus actividades de vuelo.

#### *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 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) 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.

##### *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) 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.

#### *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 Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(10 bis) Los vuelos entre las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU) y el EEE continental también seguirán el enfoque basado en el mercado regional. Hasta que entre en vigor una medida de mercado mundial, Eurocontrol calculará los porcentajes sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE continental y los de las regiones ultraperiféricas que no exceda más de doce millas del punto más lejano del EEE continental.***

## **Enmienda 12**

### **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***

## Enmienda 13

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto -1 (nuevo)

Directiva 2003/87/CE

Artículo 3 quinquies – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(-1) 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 periódicamente a la Comisión de las acciones adoptadas de conformidad con el párrafo primero.».*

## Enmienda 14

### Propuesta de Directiva

## **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 1 – letra a

### *Texto de la Comisión*

a) todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo en 2013;

### *Enmienda*

a) todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (**EEE**) en 2013;

## **Enmienda 15**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 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 EEE en cada año civil entre 2014 y **2016** cuando el operador de esos vuelos haya entregado derechos de emisión **con** 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 16**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

### *Texto de la Comisión*

### *Enmienda*

***b bis) las emisiones procedentes de los vuelos entre las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del TFUE y el EEE continental cada año civil hasta que entre en vigor una medida de***

*mercado mundial cuando, para reflejar la parte de los vuelos que tenga lugar dentro del espacio aéreo europeo, el operador de esos vuelos haya entregado derechos de emisión con respecto a los porcentajes que calculará Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE continental y los de las regiones ultraperiféricas que no exceda más de doce millas del punto más lejano del EEE continental o que se calcule de conformidad con el apartado 6;*

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 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;

## **Enmienda 18**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

Las emisiones verificadas contempladas en el apartado 1, **letras b) y b bis)**, 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.

artículos 11 bis, 12 y 14.

## Enmienda 19

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 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 [**OD**: *insértese la fecha correspondiente a cuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*].

## Enmienda 20

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

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).

#### *Enmienda*

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 **2013-2016** se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas resultantes de la aplicación *de las* letras a) a c) *del apartado 1*.

## Enmienda 21

### Propuesta de Directiva

## Artículo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 6

### *Texto de la Comisión*

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.

### *Enmienda*

6. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, respecto **de** los vuelos con destino y origen en terceros países **y de los vuelos con destino y origen un aeropuerto situado en un aeródromo situado en una de las regiones ultraperiféricas**, 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. **Se informará al operador del resultado de los cálculos efectuados por la autoridad competente**, y 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.

## Enmienda 22

### Propuesta de Directiva

Artículo 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**

### *Enmienda*

**7. La Comisión informará anualmente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances de las negociaciones y**

*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.».

## **Enmienda 23**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo**

Directiva 2003/87/CE

Anexo II quater – parte explicativa – apartado 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

*preparativos previos a la Asamblea de la OACI de 2016 y sobre los esfuerzos de la Comisión para promover la aceptación internacional por terceros países del criterio del espacio aéreo.* Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión informará *también específicamente* al Parlamento Europeo y al Consejo sobre *los resultados obtenidos por la Asamblea. En caso de que se acuerde una MBM mundial ratificable, esa información incluirá propuestas, como proceda, en respuesta a esos avances. Toda propuesta irá acompañada por evaluaciones de impacto detalladas.*

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.».

#### *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.

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 24**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo**

Directiva 2003/87/CE

Anexo II quater – parte explicativa – párrafo 6 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*El porcentaje de emisiones a que se refiere el artículo 28 bis respecto de los vuelos que operen con destino y origen en una región ultraperiférica se calculará también de acuerdo con el cuadro siguiente, que se completará, antes de su adopción, con los porcentajes resultantes de la aplicación de la misma fórmula, mutatis mutandis, sobre la base de los mejores datos disponibles, con la asistencia de Eurocontrol.*

## **Enmienda 25**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo**

Directiva 2003/87/CE

Anexo II quater – cuadro – fila 37

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

CHINA, con inclusión de HONG KONG y  
MACAO

## **Enmienda 26**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo**

Directiva 2003/87/CE

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*TW TAIWÁN*

## **Enmienda 27**

### **Propuesta de Directiva**

Anexo II quater – cuadro – después de la última fila – filas 172 bis - 172 decies (bis)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Guadalupe*

*Guayana Francesa*

*Martinica*

*Reunión*

*San Bartolomé*

*San Martín*

*Azores*

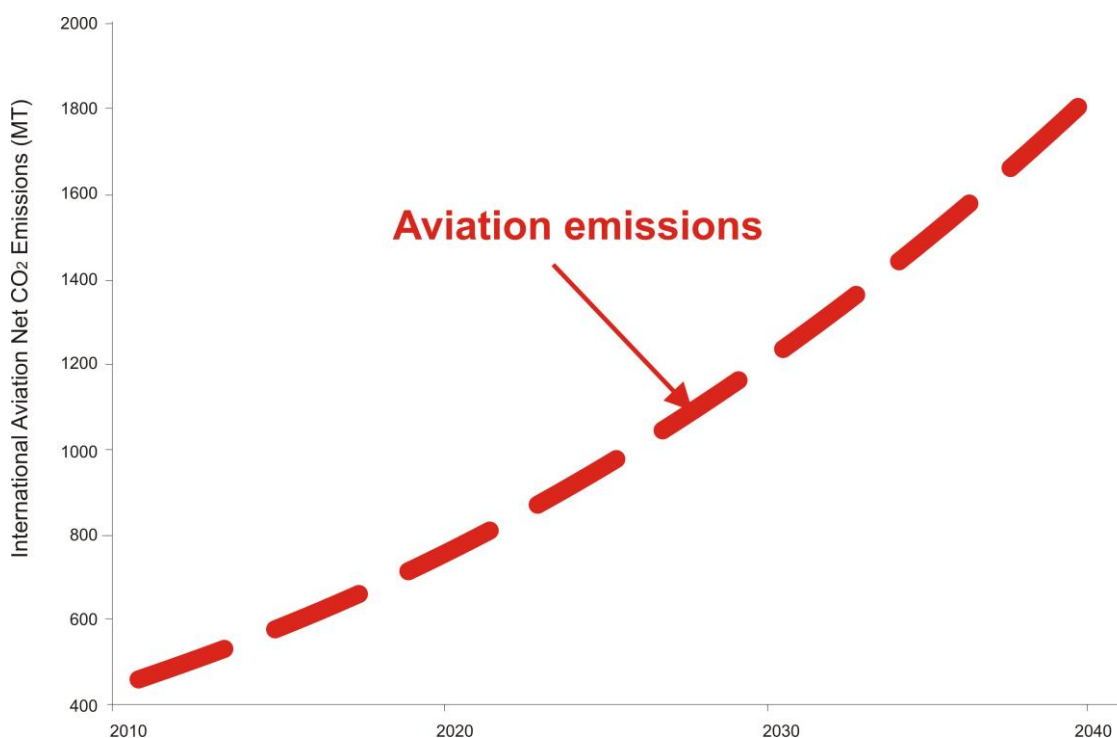
*Madeira*

*Islas Canarias*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

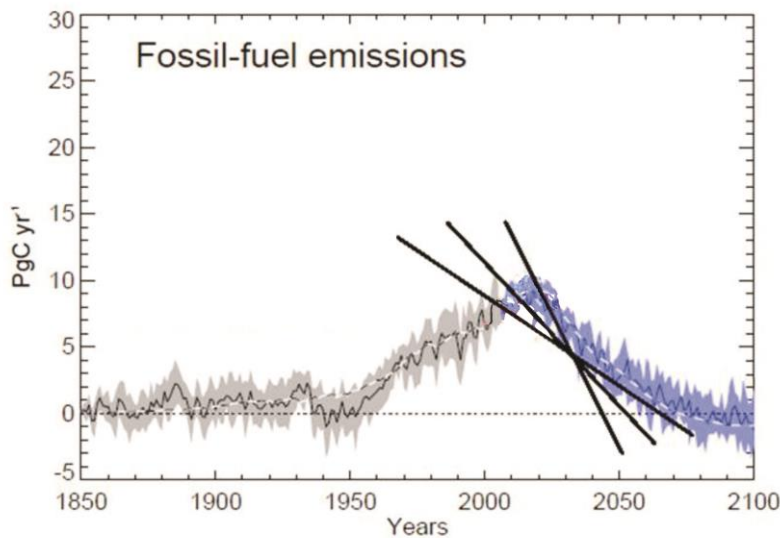
### ¿Por qué es necesario poner límite a los gases de efecto invernadero que emite el tráfico aéreo?

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.



Fuente: IOACI

Según otras estimaciones, las emisiones del tráfico aéreo podrían alcanzar los 3 500 ó 4 500 millones de toneladas en 2050. Estas 3,5 gigatoneladas 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).

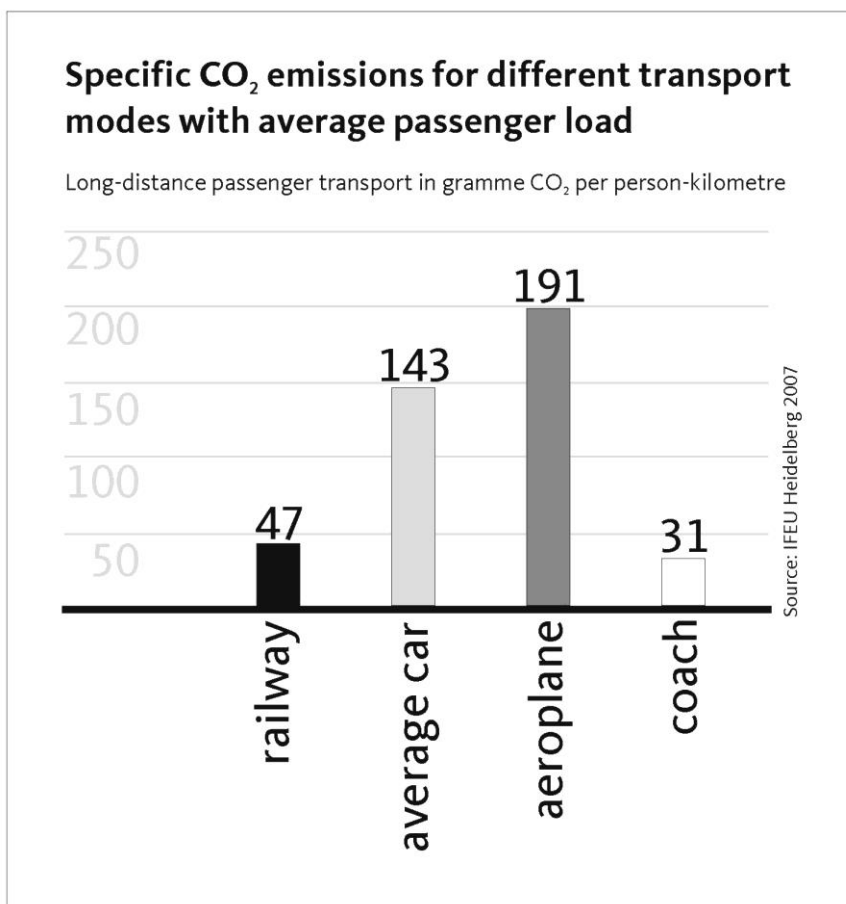


Según las constataciones del 5º IPCC (2013), las emisiones globales deberán descender sensiblemente de aquí al año 2050 si se pretende mantener, con dos tercios de probabilidad, la perspectiva de respetar el objetivo de los «2º C».

Fuente: 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:



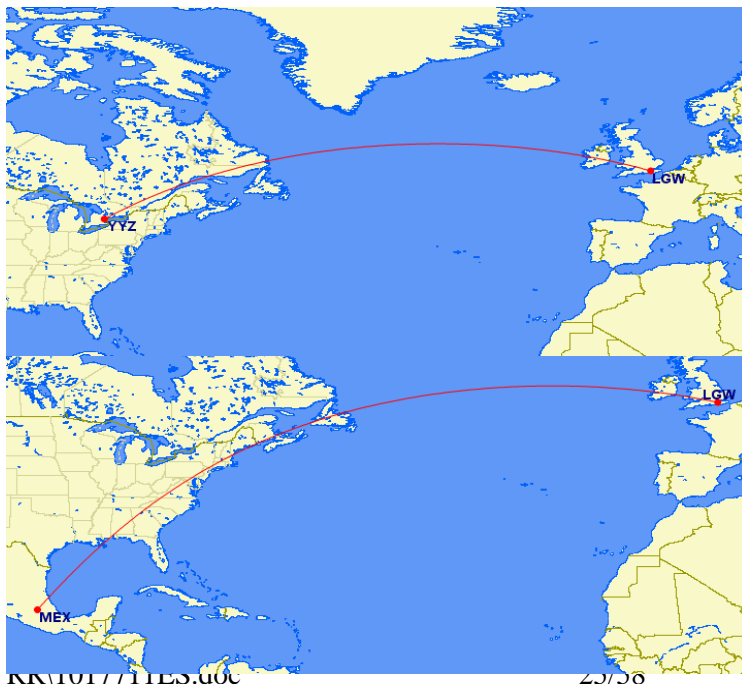
### La legislación desde el año 2008, las críticas formuladas por terceros países y el fundamento de estas críticas

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 €).

PE522.946v02-00

## **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

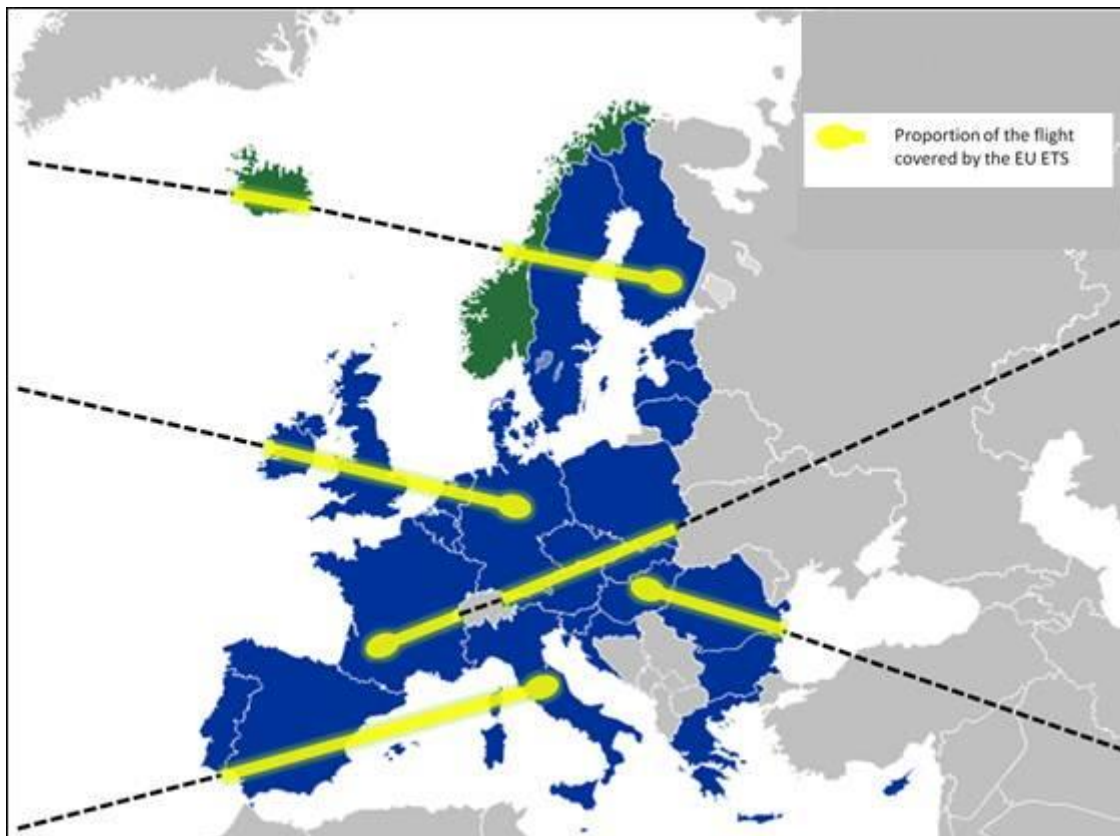
régimen UE, por ejemplo. Por desgracia, no se cuenta aún con ese marco.

Desafortunadamente, el sector de los transportes aéreos, representado principalmente por la IATA, obró considerablemente en contra de la Unión Europea en el proceso de la OACI, pero de hecho hay que reconocer que la IATA contribuyó al proceso global. El compromiso del sector de reducir las emisiones en un 50% de aquí al año 2050 va mucho más allá de lo previsto por el texto de la OACI.

### Consecuencias para la UE tras la Asamblea de la OACI

Algunas partes interesadas, entre ellas la Asociación de compañías aéreas de tarifa reducida (ELFAA), cuyas empresas realizan casi la mitad de todos los vuelos intraeuropeos, muchas ONG y numerosos miembros del Parlamento abogaron por no modificar la legislación vigente. Esto significa que el RCDE completo, incluidos los vuelos intercontinentales con origen o destino en la UE para la distancia íntegra del vuelo, debía entrar en vigor el 1 de mayo del próximo año. Otras partes (muchos interesados defienden esta posición entre bastidores) abogan por prorrogar la actual moratoria «Parar el reloj» hasta 2016 o incluso 2020, lo que significaría que durante bastantes años, el régimen solo se aplicaría a los vuelos intraeuropeos, aunque sobrepasaran el espacio aéreo europeo.

La propuesta de la Comisión basada en el criterio del espacio aéreo representa un compromiso entre los dos extremos:



Fuente: Comisión Europea

Eso es: todos los vuelos con origen o destino en Europa entran con la parte del trayecto realizado dentro del espacio aéreo europeo. Por ejemplo, un vuelo de París o Londres al

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 CO<sub>2</sub>. 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 improcedente 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».

24.1.2014

## **OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA**

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

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2000/87/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))

Ponente de opinión: Eija-Riitta Korhola

### **BREVE JUSTIFICACIÓN**

#### Antecedentes

El cambio climático es un problema mundial, por lo que necesita abordarse a este nivel. La inclusión de la aviación en el RCDE UE fue una decisión que se tomó a la vista de la lentitud de los progresos en el marco del proceso de la OACI y que en aquel entonces pareció una buena idea. Se pensó que este ejemplo sería seguido por otros y que podría alentar a la comunidad internacional a desarrollar una solución realmente mundial. En aquel entonces muchos países ya estaban planificando medidas basadas en el mercado (MBM), pues un acuerdo a nivel mundial parecía todavía muy lejano. No obstante, tras la adopción del RCDE UE para el sector de la aviación, la imposición de sus condiciones a los transportistas de terceros países se convirtió inmediatamente en un tema de gran preocupación, que poco tiempo después tuvo unas repercusiones claras. Durante toda la aplicación del RCDE UE en el sector de la aviación desde principios de 2012 los Estados miembros y sus líneas aéreas se han enfrentado a medidas de represalia por parte de terceros países que han debilitado en gran medida la competitividad de las líneas aéreas y su potencial de crecimiento. A causa de todo lo expuesto y de la clara reticencia mostrada por los terceros países a cooperar y cumplir el RCDE UE, la UE tuvo que aplazar la aplicación de las medidas, decisión que ha demostrado desde entonces ser correcta y sensata.

#### Situación actual

En opinión de la ponente hay varias razones por las que hay que dejar ahora que el proceso de la OACI se desarrolle en paz, sin intentar seguir imponiendo la legislación interna de la UE a

terceos países, lo que no solo pondría en peligro el proceso de la OACI en sí, sino que también expondría a los Estados miembros y a las líneas aéreas a un mayor número de represalias y a guerras comerciales. En primer lugar, ya se han tomado las decisiones necesarias con vistas a unas medidas basadas en el mercado a nivel mundial y el proceso está en curso. La OACI es el único órgano en cuyo seno se puede encontrar una solución a nivel mundial. En segundo lugar, es la primera vez que se está apoyando claramente y de forma activa un mecanismo mundial, incluso fuera de la UE, y que los principales actores están participando realmente en él. En tercer lugar, todas las partes interesadas, incluidas las líneas aéreas y las industrias de la aviación, apoyan esta solución a nivel mundial que está ahora más cerca que nunca. Los países están preparados y más involucrados y deseosos de llegar a un acuerdo que antes. Además, la propuesta de espacio aéreo de la UE fue rechazada específicamente por la OACI.

## Conclusión

La ponente opina que, a la vista de lo expuesto, la UE necesita participar activamente en la promoción de un acuerdo a nivel mundial, y no seguir actuando de forma unilateral, lo que no haría más que retrasar el proceso. La UE debe evitar toda acción que pueda ser considerada por nuestros socios internacionales poco constructiva y que obstaculice las negociaciones de la OACI. Todos los informes elaborados por los terceros países en relación con la presente propuesta disponibles son desfavorables, por lo que la ponente propone que se siga aplazando la aplicación dentro del Espacio Económico Europeo hasta 2016. También con vistas al RCDE UE, la Unión Europea seguiría dando muestras de liderazgo en las primeras acciones destinadas a reducir las emisiones procedentes de la aviación. Aunque la UE solo tiene derecho a legislar en su propio territorio, la ponente considera que esta no es la manera correcta de actuar si lo que queremos es realmente una solución a escala mundial. La diplomacia climática significa que cada una de las partes interesadas ha de ser miembro del equipo, trabajando en pro de un objetivo común con medios comunes. Además de lograr una solución a nivel mundial, las prioridades de la UE han de ser garantizar el bienestar de nuestra industria de la aviación, la competitividad y las posibilidades operativas en este ámbito altamente competitivo.

A la vista de las razones expuestas, la ponente propone que se siga aplazando la aplicación dentro del Espacio Económico Europeo hasta la asamblea general de la OACI que se celebrará en 2016 con objeto de alcanzar realmente una solución a nivel mundial que sea verdaderamente beneficiosa para el clima y todas las partes interesadas.

## ENMIENDAS

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



## Enmienda 1

### Propuesta de Directiva Considerando 1

#### *Texto de la Comisión*

(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».

#### *Enmienda*

(1) La Unión se esfuerza por conseguir un futuro acuerdo internacional para controlar las repercusiones de la aviación en los gases de efecto invernadero. ***Se han de*** 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».

## Enmienda 2

### 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 Consejo<sup>4</sup>, 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***

#### *Enmienda*

***suprimido***

*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.*

---

*<sup>4</sup> 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).*

#### *Justificación*

*Este considerando es superfluo, ya que limita el ámbito de la Directiva para aplicarla únicamente a los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo.*

### **Enmienda 3**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

*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 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*

*suprimido*

*aeródromos, la pertinencia de los porcentajes se limita al periodo transitorio hasta 2020.*

*Justificación*

*Este considerando es superfluo, ya que limita el ámbito de la Directiva para aplicarla únicamente a los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo.*

**Enmienda 4**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(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.*

*suprimido*

**Enmienda 5**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(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.*

*suprimido*

**Enmienda 6**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

*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 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.*

*suprimido*

#### **Enmienda 7**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

*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 2014-2020. 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.*

*suprimido*

#### **Enmienda 8**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 1 – letra a

*Texto de la Comisión*

todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo *en* 2013;

*Enmienda*

todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo *cada año civil desde 2013 hasta 2020, inclusive;*

**Enmienda 9**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 1 – letra b

*Texto de la Comisión*

*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*

*suprimido*

**Enmienda 10**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Las emisiones verificadas contempladas en el apartado 1, letra b), calculadas de acuerdo con el anexo II quater, se considerarán emisiones verificadas del*

*Enmienda*

*suprimido*

*operador de aeronaves a efectos de los artículos 11 bis, 12 y 14.*

## **Enmienda 11**

### **Propuesta de Directiva**

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

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 5

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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 datos *del* instrumento de apoyo al RCDE de Eurocontrol, 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.

#### *Justificación*

*El papel de la herramienta de pequeños emisores no es evidente en sí mismo en este contexto, ya que la información sobre las emisiones se puede recibir del instrumento de apoyo al RCDE si el transportista dispone de una licencia para utilizar ese programa.*

## **Enmienda 12**

### **Propuesta de Directiva**

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

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 6

#### *Texto de la Comisión*

*No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14,*

#### *Enmienda*

*suprimido*

*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.*

### **Enmienda 13**

#### **Propuesta de Directiva Artículo 1 – punto 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimido*

### **Enmienda 14**

#### **Propuesta de Directiva Anexo**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*[...]*

*suprimido*

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Modificación de 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
<b>Referencias</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 24.10.2013
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 24.10.2013
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
<b>Examen en comisión</b>	16.12.2013
<b>Fecha de aprobación</b>	23.1.2014
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 29 -: 22 0: 3
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
<b>Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke



22.1.2014

## **OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO**

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

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))

Ponente de opinión: Mathieu Grosch

### **BREVE JUSTIFICACIÓN**

#### **Antecedentes**

Aunque actualmente la aviación supone alrededor del 3 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero, estas crecen rápidamente. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha calculado que las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación prácticamente se han duplicado entre 1990 y 2006, lo que contrasta con el incremento del 34 % del uso de combustibles fósiles. Según las proyecciones de la OACI, habrá un incremento del 63-88 % hasta 2020, período durante el cual la UE, según se ha comprometido, debe reducir sus emisiones en un 20 % con respecto a los niveles de 1990.

El calentamiento global solo puede combatirse con eficacia mediante un enfoque internacional. Ni las emisiones de carbono ni el cambio climático respetan las fronteras nacionales. Por consiguiente, se deben adoptar los mismos objetivos en materia de clima a escala internacional, lo que solo puede lograrse mediante un acuerdo dentro de la OACI.

En su Asamblea de 2013 se reconoció que se necesitarían medidas basadas en el mercado (MBM) para promover el crecimiento sostenible de la aviación y que existían tres opciones viables para un régimen de MBM (compensación obligatoria con/sin distribución de ingresos y comercio de derechos de emisión). En dicha Asamblea se decidió preparar un régimen de MBM sobre el que decidirá la Asamblea de 2016 y que se aplicaría a partir de 2020.

#### **Propuesta de la Comisión**

La última propuesta de la Comisión supondría una exención total para los vuelos a terceros países en 2013 y la limitación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de modo que solo se aplicara a la parte de los vuelos internacionales que se realice dentro del espacio aéreo del Espacio Económico Europeo (EEE) (12 millas náuticas a partir del punto más alejado de la costa exterior de cualquier territorio del EEE) en el período 2014-2020.

Los vuelos con origen o destino en países de ingresos bajos y medios bajos con una cuota inferior al 1 % de la aviación internacional quedarían exentos, como se pedía en la resolución de la OACI. Además se han fijado nuevos niveles de exención para los operadores de reactores de negocios. Cabe dar la bienvenida a estas medidas, ya que generan grandes ahorros en los costes de cumplimiento de la normativa sin afectar demasiado a las emisiones evitadas.

### **Acuerdo mundial en la OACI como solución a largo plazo**

Aunque la exención de los países con menores ingresos da respuesta a un elemento importante de la resolución de la OACI, el uso del criterio del espacio aéreo podría afectar a la buena voluntad internacional que se requiere para llegar a un acuerdo mundial en 2016. Este riesgo se ve incrementado por la falta de una definición universalmente reconocida de «espacio aéreo europeo». En la presente opinión se propugna, por tanto, mantener hasta la próxima Asamblea de la OACI el enfoque «parar el reloj» que se adoptó para 2012.

Durante este período, la Comisión debe intensificar los contactos bilaterales y multilaterales con terceros países para promover un acuerdo en la OACI y, como medida provisional, fomentar que más países se alineen con el RCDE o adopten medidas comparables. Lo anterior debe completarse con otras medidas para reducir las emisiones de la aviación, en especial la creación de un «cielo único europeo» que minimizaría los retrasos y los desvíos por motivos relacionados con el control del tráfico aéreo.

### **Necesidad de estabilidad**

Otra razón para defender la prórroga de la solución «parar el reloj» reside en los frecuentes cambios que ha sufrido el sector en los últimos años. El régimen anunciado inicialmente para 2012 incluía en el RCDE a todos los vuelos con destino u origen en Europa. El régimen que finalmente se aplicó en 2012 excluía a los vuelos con destino u origen en terceros países. La Comisión propone ahora mantener esta exclusión en 2013 e introducir un tercer régimen entre 2014 y 2020.

El ponente, en cambio, propone mantener el régimen de 2012 hasta, por lo menos, 2016 y hasta 2020 si en la próxima Asamblea de la OACI se acuerda establecer una medida internacional a partir de esa fecha. Si no se llega a ese acuerdo, se adoptaría el criterio del espacio aéreo a partir de 2017.

Este criterio optimizaría las oportunidades de alcanzar un acuerdo internacional sin que se pudiera poner en tela de juicio el derecho de la UE a regular su propio espacio aéreo, derecho garantizado por el Convenio de Chicago y reconocido por el Tribunal de Justicia. La UE mostraría a sus socios internacionales su disposición a intervenir de modo constructivo en las

negociaciones internacionales y bilaterales. También indicaría que confía en que la OACI haga realidad su compromiso de llegar a una decisión en 2016 y no consideraría aceptable nuevos retrasos.

## ENMIENDAS

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

### Enmienda 1

#### Propuesta de Directiva Considerando 1

##### *Texto de la Comisión*

(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».

##### *Enmienda*

(1) La Unión se esfuerza por conseguir un futuro acuerdo internacional para controlar las repercusiones de la aviación en los gases de efecto invernadero. Al mismo tiempo, 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».

## Enmienda 2

### Propuesta de Directiva Considerando 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 bis) El sector de la aviación tiene un marcado carácter internacional. Las iniciativas para la protección del clima deben adoptarse con rapidez, ya que la forma más eficaz de abordar problemas mundiales como los planteados por las emisiones de la aviación es mediante un enfoque internacional que incluya la obligación de cumplir las mismas medidas o alcanzar los mismos objetivos con distintas medidas. Un acuerdo a nivel mundial en el seno de la OACI ofrece las mejores expectativas de garantizar la sostenibilidad a largo plazo.***

## Enmienda 3

### Propuesta de Directiva Considerando 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2) Por tanto, resulta deseable considerar temporalmente satisfechos los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup>, 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.***

***(2) La adopción de la Decisión n° 377/2013/UE<sup>4 bis</sup> ha permitido realizar importantes avances en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de cara a la celebración de un acuerdo mundial en la próxima asamblea. Con el fin de facilitar dicho acuerdo, preservar la competitividad del sector europeo del transporte aéreo y evitar represalias comerciales, resulta deseable prorrogar temporalmente —al menos hasta la próxima asamblea general de la OACI en 2016— estas disposiciones que «paran el reloj».***

---

***4Directiva 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).***

---

***4 bis Decisión n° 377/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2013, que establece una excepción temporal a 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***

#### **Enmienda 4**

##### **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. 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

###### *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 hasta que empiece a funcionar una medida de mercado mundial, **la inclusión de las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) y el cálculo de Eurocontrol de** los porcentajes 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 **solo será aplicable desde 2017, en el caso de que no se acuerde un mecanismo de mercado mundial en la**

porcentajes se limita al periodo *transitorio hasta 2020*.

*próxima Asamblea de la OACI en 2016.* 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 *que transcurra hasta la entrada en vigor de una medida de mercado mundial.*

## Enmienda 5

### 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. *Si estas negociaciones llevan a que terceros países acepten alinearse con el régimen europeo de comercio de derechos de emisión, se deberían adaptar de forma consecuente las excepciones previstas en la presente Directiva.*

## Enmienda 6

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

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*(4 bis) Con el fin de fomentar la confianza internacional en el régimen de la UE, los Estados miembros deben destinar los ingresos derivados de la aplicación del régimen europeo de comercio de derechos de emisión a mitigar el impacto de las emisiones de la aviación. Esto debe incluir el apoyo a los esfuerzos de protección climática de los países en desarrollo de conformidad con*

*el artículo 3 quinquies, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.*

#### **Enmienda 7**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 ter) Siempre que negocie acuerdos sobre transporte aéreo con terceros países, la UE deberá llevar a la mesa la cuestión del comercio de derechos de emisión para el transporte aéreo.*

#### **Enmienda 8**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(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.*

*suprimido*

#### **Enmienda 9**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(9) La aplicación de un porcentaje a las emisiones verificadas de vuelos con destino y origen en aeródromos de*

*suprimido*

*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 10**

### **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) 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.

#### *Enmienda*

(10) 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 *comprendido entre 2014 y la fecha de entrada en vigor de una medida de mercado*. 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.

## **Enmienda 11**

### **Propuesta de Directiva Considerando 10 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*(10 bis) Los vuelos entre las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la*



*Unión Europea y el territorio continental del EEE también deben ajustarse al enfoque de mercado regional hasta que entre en vigor la medida de mercado mundial. Eurocontrol deberá calcular los porcentajes sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del territorio continental del EEE y de la región ultraperiférica que no exceda más de doce millas del punto más lejano de las costas del territorio continental del EEE.*

**Enmienda 12**  
**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – punto -1**  
Directiva 2003/87/CE  
Artículo 3 quinquies – apartado 4 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(-1) El artículo 3 quinquies, apartado 4, párrafo primero, de la Directiva 2003/87/CE se sustituirá por el texto siguiente:*

*4. «Los Estados miembros destinarán los ingresos generados por las subastas de los derechos a acciones de investigación o combate del cambio climático.»*

**Enmienda 13**  
**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – punto 1**  
Directiva 2003/87/CE  
Artículo 28 bis – apartado 1 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*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:*

*1. Excepciones al artículo 12, apartado 2 bis, y al artículo 14, apartado 3:*

## Enmienda 14

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

a) todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo en 2013;

#### *Enmienda*

***a) 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 todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo en cada año civil desde 2013 hasta 2016. Si la Asamblea de la OACI de 2016 decide establecer una medida de mercado mundial a partir de 2020, en este período seguirá aplicándose respecto de los años civiles desde 2017 a 2020;***

#### *Justificación*

*De este modo se prorrogaría la solución «parar el reloj» y los vuelos con origen o destino en terceros países quedarían exentos durante el período de celebración de las negociaciones en la OACI. También se evitaría imponer a partir de 2014 un nuevo sistema a las compañías aéreas, que ya tuvieron que prepararse para la propuesta inicial para 2012 y luego para la solución «parar el reloj».*

## Enmienda 15

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – 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

#### *Enmienda*

***b) Si la Asamblea de la OACI de 2016 no decide establecer una medida de mercado mundial a partir de 2020, y no obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, los Estados miembros considerarán cumplidos los***

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;

***requisitos establecidos en dichos apartados respecto a*** las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) en cada año civil ***a partir de 2017*** cuando, ***para reflejar la parte de los vuelos que tenga lugar dentro del espacio aéreo europeo,*** 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;

#### *Justificación*

*De este modo se introduciría el criterio del espacio aéreo europeo a partir de 2017, si las negociaciones de la OACI no culminan con éxito (véase la enmienda 7).*

#### **Enmienda 16**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***b bis) No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, y hasta que entre en vigor una medida de mercado mundial, los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichos apartados respecto a los vuelos entre las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el territorio continental del EEE, cuando, para reflejar la parte de los vuelos que tenga lugar dentro del espacio aéreo europeo, el operador de esos vuelos haya entregado derechos de emisión respecto a los porcentajes calculados por Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del territorio continental del EEE y de la región***

*ultraperiférica que no exceda más de doce millas del punto más lejano de las costas del territorio continental del EEE o calculados de acuerdo con el apartado 6;*

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 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) 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 las emisiones de vuelos efectuados por un operador de aeronaves no comercial en cada año civil hasta que **se establezca una medida de mercado internacional** cuando las emisiones de las que es responsable dicho operador de aeronaves en el año civil sean inferiores a 1 000 toneladas;*

## **Enmienda 18**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 1 – letra d

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

*d) 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 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.

## **Enmienda 19**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 – apartado 1 – letra punto final

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

Las emisiones verificadas contempladas en el apartado 1, **letras b) y b bis)**, 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.

## **Enmienda 20**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

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).

#### *Enmienda*

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 apartado 1, letras a) a c), **del presente artículo**.

#### *Justificación*

*Para precisar que la referencia es al nuevo artículo 28, añadido por la presente Directiva.*

## Enmienda 21

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 6

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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 **y a vuelos con destino y origen en un aeródromo situado en una de las regiones ultraperiféricas**, 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. **El operador será informado del resultado de los cálculos efectuados por la autoridad competente**, y 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.

## Enmienda 22

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – punto 1

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 6 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**6 bis. La Comisión informará regularmente al Parlamento y al Consejo sobre los avances de las negociaciones en**

## **Enmienda 23**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 7 – párrafo 1

#### *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.***

#### *Enmienda*

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. ***Toda propuesta irá acompañada de evaluaciones de impacto detalladas.***

## **Enmienda 24**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – punto 1**

Directiva 2003/87/CE

Artículo 28 bis – apartado 7 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

En caso de que no se aplique una medida de alcance mundial, 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 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.

## **Enmienda 25**

### **Propuesta de Directiva Anexo II – último apartado**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*El porcentaje de emisiones a que se refiere el artículo 28 bis respecto a los vuelos que operen con destino y origen en una región ultraperiférica también se calculará de acuerdo con el cuadro siguiente, que se completará, antes de su adopción, con los porcentajes resultantes, mutatis mutandis, de la aplicación de la misma fórmula, sobre la base de los mejores datos disponibles, con la asistencia de Eurocontrol.*

## **Enmienda 26**

### **Propuesta de Directiva Anexo II quater – nuevas filas**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Se añaden filas para: Guadalupe, la Guayana francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias.*



## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Modificación de 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	
<b>Referencias</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 24.10.2013	
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 24.10.2013	
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Mathieu Grosch 4.11.2013	
<b>Examen en comisión</b>	16.12.2013	20.1.2014
<b>Fecha de aprobación</b>	21.1.2014	
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 31 -: 6 0: 4	
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Modificación de 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	
<b>Referencias</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
<b>Fecha de la presentación al PE</b>	16.10.2013	
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 24.10.2013	
<b>Comisión(es) competente(s) para emitir opinión</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
<b>Ponente(s)</b> Fecha de designación	Peter Liese 17.10.2013	
<b>Examen en comisión</b>	17.12.2013	23.1.2014
<b>Fecha de aprobación</b>	30.1.2014	
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 41 -: 7 0: 6	
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
<b>Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
<b>Fecha de presentación</b>	31.1.2014	