



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(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

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	18
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO	24
PROCEDIMIENTO	35

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2012)0697),
 - 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 (C7-0385/2012),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 13 de febrero de 2013¹,
 - 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 la opinión de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0060/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Proyecto de Resolución legislativa
Visto 7 bis (nuevo)

Proyecto de Resolución legislativa

Enmienda

*Visto el artículo 2, apartado 2, del
Protocolo de Kyoto aprobado en nombre*

¹ DO C ...

de la Comunidad Europea, por el Consejo en su Decisión 2002/358/CE¹,

Decisión 2002/358/CE del Consejo, de 25 de abril de 2002, relativa a la aprobación, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo (DO L 130 de 15.5.2002, p. 1).

Enmienda 2

Propuesta de Decisión Considerando -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(-1) El sector de la aviación tiene un marcado carácter internacional. Los problemas mundiales del tipo de los que plantean las emisiones de la aviación pueden abordarse con eficacia mediante un enfoque internacional que incluya la obligación mundial de cumplir las mismas medidas o alcanzar los mismos objetivos con distintas medidas. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desempeña un papel fundamental en este proceso mediante la definición de los objetivos comunes en el marco de un acuerdo internacional.

Justificación

Los problemas internacionales como las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el sector de la aviación necesitan soluciones a escala mundial, por lo que el único enfoque efectivo es el internacional.

Enmienda 3

Propuesta de Decisión Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) La **Organización de Aviación Civil Internacional** (OACI) **ha avanzado** considerablemente hacia la adopción, en la Asamblea de la OACI que se celebrará en 2013, de un marco que **facilite** la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado (MBM) a las emisiones de la aviación internacional por parte de los Estados, así como hacia la elaboración de una MBM de alcance mundial.

Enmienda

(1) **En noviembre de 2012**, la OACI, **que comenzó a estudiar la limitación de emisiones procedentes de la aviación ya en 1998**, **avanzó** considerablemente hacia la adopción, en la Asamblea de la OACI que se celebrará en 2013, de un marco que **facilitase** la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado (**en adelante, «MBM»**) a las emisiones de la aviación internacional por parte de los Estados **miembros de la OACI**, así como hacia la elaboración de una MBM de alcance mundial.

Justificación

Cabe aclarar que los debates sobre la limitación de las emisiones a escala de la OACI ya comenzaron hace más de diez años, y que se ha avanzado poco hasta que se ha acercado el fin del plazo para la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

Enmienda 4

Propuesta de Decisión Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) La Unión Europea confía en que la Asamblea de la OACI llegue a un acuerdo sobre MBM con un calendario realista de ejecución y sobre un marco para facilitar la aplicación de este tipo de medidas a escala nacional y regional a la aviación internacional, a la espera de la aplicación de una MBM mundial.

Justificación

Debe aclararse que la UE tiene unas expectativas muy claras con respecto a la Asamblea de la OACI y que no todos los resultados deben considerarse un éxito.

Enmienda 5

Propuesta de Decisión Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) A fin de facilitar y dinamizar este avance, conviene aplazar la aplicación de los requisitos originados antes de la Asamblea de la OACI de 2013 respecto a los vuelos con origen o destino en aeropuertos situados fuera de la Unión y de las zonas con estrechos vínculos económicos con esta que comparten el compromiso de luchar contra el cambio climático. Por tanto, no deben adoptarse medidas contra los operadores de aeronaves en relación con los requisitos de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, *originados antes del 1 de enero de 2014 a efectos de la notificación de las emisiones verificadas y la entrega de una cantidad equivalente de derechos de emisión resultantes de los vuelos con origen o destino en tales aeropuertos*. Los operadores de aeronaves que deseen seguir cumpliendo tales requisitos deben poder hacerlo.

Enmienda

(2) A fin de facilitar y dinamizar este avance *en pos del compromiso conjunto de los Estados miembros de la OACI en lo que se refiere a abordar las emisiones de la aviación a escala mundial*, conviene aplazar la aplicación de los requisitos originados antes de la Asamblea de la OACI de 2013 respecto a los vuelos con origen o destino en aeropuertos situados fuera de la Unión y de las zonas con estrechos vínculos económicos con esta que comparten el compromiso de luchar contra el cambio climático. Por tanto, no deben adoptarse medidas contra los operadores de aeronaves en relación con los requisitos *relacionados con los años naturales 2010 a 2012 en lo que se refiere a la notificación de las emisiones verificadas y la entrega de una cantidad equivalente de derechos de emisión resultantes de los vuelos con origen o destino en tales aeropuertos derivados* de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad. Los operadores de aeronaves que deseen seguir cumpliendo tales requisitos deben poder hacerlo. *La Unión está negociando con Suiza la plena inclusión de este país en el régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión («RCDE de la UE») que cubriría vuelos en el interior de Suiza y de Suiza a terceros países. La cuestión de si los vuelos procedentes de Estados miembros a destinación de Suiza quedarían cubiertos por el RCDE de la UE o quedan supeditados a la excepción prevista en la*

actualidad debe debatirse en el nivel más elevado posible entre la Unión y Suiza. Tales debates deben llevarse a cabo de manera que se respete la situación legal y la cooperación amistosa teniendo en cuenta el papel tan constructivo que adoptó Suiza en la OACI.

Justificación

Se ha abordado el caso de Suiza en algunas enmiendas. En la consideración de algunos, lo que deben decidir los colegisladores de la UE no es si quedan cubiertos los vuelos en el interior de Suiza o los vuelos intercontinentales a partir de dicho país y hasta terceros países. Este punto se está negociando entre la UE y Suiza. La cuestión es solo si, de conformidad con la situación legal actual y de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, los vuelos procedentes de la UE deben quedar cubiertos tal como estaba previsto o deben incluirse en el proceso consistente en «parar el reloj». Es necesario abordar este asunto en el nivel más alto posible.

Enmienda 6

Propuesta de Decisión Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) A fin de evitar el falseamiento de la competencia, la presente excepción solo debe aplicarse a los operadores de aeronaves que no hayan recibido derechos de emisión de asignación gratuita para tales actividades *en* 2012, o que hayan restituido en su totalidad tales derechos de emisión. Por la misma razón, esos derechos de emisión no deben contabilizarse a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos internacionales en el marco de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda

(3) A fin de evitar el falseamiento de la competencia, la presente excepción solo debe aplicarse a los operadores de aeronaves que no hayan recibido derechos de emisión de asignación gratuita **concedidos** para tales actividades **para el año** 2012, o que hayan restituido en su totalidad tales derechos de emisión. Por la misma razón, esos derechos de emisión no deben contabilizarse a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos internacionales en el marco de la Directiva 2003/87/CE.

Justificación

Tal y como se señala anteriormente, la fórmula no debe dejar lugar a dudas. Por lo tanto, debe quedar claro que el número de derechos de emisión que se devuelve se basa en el porcentaje de toneladas-kilómetro verificadas de las actividades de vuelo pertinentes basadas en el año de referencia 2010. De lo contrario los operadores podrían interpretar la cifra de otra manera. Además, debe quedar claro que solo los derechos de emisión de la aviación

correspondientes a 2012 se pueden definir como derechos de emisión que serán devueltos para su cancelación. Por otra parte, habría una distorsión de la cantidad de derechos en circulación como referencia para el 15 % que se asignará mediante subasta (véase la enmienda 4).

Enmienda 7

Propuesta de Decisión

Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Deben cancelarse los derechos de emisión no expedidos a tales operadores o restituidos. La cantidad de derechos de emisión asignados mediante subasta *se ajustará a lo dispuesto en el artículo 3 quinquies, apartado 1 de la Directiva 2003/87/CE.*

Enmienda

(4) Deben cancelarse los derechos de emisión ***del sector de la aviación correspondientes a 2012*** no expedidos a tales operadores o restituidos. La cantidad de derechos de emisión asignados mediante subasta ***por los Estados miembros deberá reducirse con arreglo a los cálculos de la Comisión, lo que resultará en un 15 % de la cantidad total de los derechos de emisión del sector de la aviación en circulación en 2012.***

Justificación

Sin esta modificación, no habrá ningún fundamento jurídico para reducir la cantidad que se asignará mediante subasta. Para poder llevar a cabo una asignación mediante subasta de un número reducido de derechos de emisión teniendo en cuenta la cancelación de los derechos de emisión de asignación gratuita según el artículo 2, la Decisión debe incluir una excepción al artículo 3 quinquies, de la Directiva, en particular a los apartados 1 y 3. En este sentido, se asignará mediante subasta el 15 % del total de derechos de emisión en circulación.

Enmienda 8

Propuesta de Decisión

Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Con el fin de generar confianza en el ámbito internacional con respecto al régimen para el 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 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 deberán utilizarse, en particular, para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y el Fondo Ecológico para el Clima en el marco de la CMNUCC, así como medidas destinadas a evitar la deforestación y a facilitar la adaptación en los países en vías de desarrollo. Como parte de un acuerdo sobre una 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 debería comprometerse a asignar los ingresos derivados de esta medida al Fondo Ecológico contra el Cambio Climático, con arreglo a 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.

Justificación

Durante las negociaciones de la Directiva en vigor, el Parlamento Europeo insistió en una asignación claramente vinculante. En aquel momento, los Estados miembros no estuvieron dispuestos a aceptar este punto y la Directiva se limita a incluir una recomendación. La aceptación del régimen de la UE resultaría más sencilla si los Estados miembros aceptasen un compromiso mucho más claro. Podrían establecerse proyectos comunes de investigación en materia de tecnología para la reducción de las emisiones en el sector aeronáutico con terceros países. Una contribución de los Estados miembros de la UE a la adaptación y

atenuación, incluido el Fondo Ecológico contra el Cambio Climático, con arreglo a la CMNUCC, resultaría muy útil para facilitar el apoyo de los países en desarrollo. Este principio debe introducirse también en las negociaciones internacionales.

Enmienda 9

Propuesta de Decisión Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 ter) La exclusión de los vuelos intercontinentales en el RCDE de la UE hasta septiembre de 2013 supone una exención para que avancen las negociaciones en el marco de la OACI y celebrar un acuerdo. Como tal y con el fin de evitar distorsiones a la competencia y el debilitamiento de la integridad medioambiental del régimen, la excepción deberá aplicarse durante un periodo máximo de un año. Solamente será necesario adoptar nuevas medidas legislativas si en la Asamblea de la OACI se registran avances claros y suficientes en materia de emisiones de la aviación internacional, incluida la celebración de un acuerdo sobre una medida basada en criterios de mercado de carácter mundial acompañado de un calendario realista de ejecución y de un marco no discriminatorio que brinde amplia cobertura en materia de emisiones de la aviación internacional mediante medidas de esta naturaleza en el ámbito nacional y regional, a la espera de la aplicación de una medida basada en criterios de mercado de carácter mundial. Tales medidas, de ser necesarias, deben tener en cuenta las posibles repercusiones en el tráfico aéreo intraeuropeo con miras a evitar distorsiones de la competencia.

Enmienda 10

Propuesta de Decisión
Considerando 4 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 quater) La Unión está comprometida con la reducción de sus emisiones de CO₂, incluidas las del sector de la aeronáutica. Con el fin de generar reducciones sustanciales en materia de emisiones, ningún sector particular de la economía de la Unión debe quedar exento. A este respecto hay que señalar que el sector de la aeronáutica se beneficia de una serie de subvenciones, ya que no está sujeta al IVA, ni tampoco se aplica ningún impuesto sobre el combustible en el marco de las actividades del sector de la aeronáutica. El sector se beneficia, también, de normas generosas en materia de ayudas estatales, tal y como se recoge en la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2005, titulada «Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales».

Enmienda 11

Propuesta de Decisión
Considerando 4 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 quinquies) La OACI y la Unión han de incrementar considerablemente sus esfuerzos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación con arreglo a los objetivos de la Unión para 2020 y 2050. La excepción prevista por la presente Decisión no debe cuestionar por tanto la inclusión de la aviación en el RCDE de la UE ni el objetivo general de fomento de un régimen mundial efectivo para reducir el

aumento de los niveles de emisiones de la aviación, y deben definirse claramente las obligaciones que han de cumplir los países y compañías aéreas de que se trate durante el periodo que abarque la excepción.

Justificación

El sector de la aviación, dado el rápido crecimiento de sus emisiones de gases de efecto invernadero, tiene que contribuir a la reducción de emisiones, como ya hacen otros medios de transporte; además, otros sectores de la industria llevan ya años participando en el RCDE; no hay motivo para que el sector de la aviación se quede fuera del RCDE de la UE.

Enmienda 12

Propuesta de Decisión

Considerando 4 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 sexies) La inclusión de la aviación en el RCDE de la UE debería tenerse en cuenta en todos los acuerdos de aviación de la Unión con terceros países.

Justificación

La Comisión está negociando actualmente acuerdos de aviación con varios países vecinos y con importantes socios comerciales. Es importante que estos acuerdos tengan en cuenta el amplio abanico de objetivos de la política europea. La Comisión, por tanto, debería seguir el ejemplo del acuerdo entre la UE y Canadá sobre transporte aéreo e instar a terceros países a adoptar medidas para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático.

Enmienda 13

Propuesta de Decisión

Considerando 4 septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 septies) La Comisión debería presentar un informe completo al Parlamento Europeo sobre los avances alcanzados en la Asamblea de la OACI en septiembre de 2013 y proponer sin demora medidas en línea con los resultados de dicha

Enmienda 14

Propuesta de Decisión

Artículo 1

Texto de la Comisión

No obstante lo dispuesto en el artículo 16 de la Directiva 2003/87/CE, los Estados miembros no adoptarán medidas contra los operadores de aeronaves en relación con los requisitos establecidos en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE **originados antes del 1 de enero de 2014** para actividades con destino u origen en aeropuertos situados en países de fuera de la Unión **Europea** que no sean miembros de la AELC, dependencias y territorios de Estados miembros del EEE ni países que hayan firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, siempre y cuando no se hayan expedido a tales operadores de aeronaves derechos de emisión gratuitos para tales actividades en 2012 o cuando, habiéndoseles expedido tales derechos de emisión, los operadores hayan restituido **una cantidad equivalente de** derechos de emisión a los Estados miembros para su cancelación.

Enmienda

No obstante lo dispuesto en el artículo 16 de la Directiva 2003/87/CE, los Estados miembros no adoptarán medidas contra los operadores de aeronaves en relación con los requisitos establecidos en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE **en relación con los años naturales 2010 a 2012** para actividades con destino u origen en aeropuertos situados en países de fuera de la Unión que no sean miembros de la AELC, dependencias y territorios de Estados miembros del EEE ni países que hayan firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, siempre y cuando no se hayan expedido a tales operadores de aeronaves derechos de emisión gratuitos para tales actividades en 2012 o cuando, habiéndoseles expedido tales derechos de emisión, los operadores hayan restituido **los derechos de emisión de la aviación de 2012 correspondientes al porcentaje de toneladas-kilómetro verificadas en relación con esta actividad en el año de referencia 2010** a los Estados miembros para su cancelación.

Justificación

Clarificación en el sentido de que la excepción recogida en el artículo 6 de la Directiva 2003/87/CE solamente se refiere a los requisitos relacionados con los años civiles 2010 a 2012. Para evitar la necesidad de que los Estados miembros incorporen la decisión al Derecho nacional, el ámbito de la excepción debe quedar muy claro para impedir todo tipo de ambigüedades.

Enmienda 15

Propuesta de Decisión Artículo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros cancelarán todos los derechos de emisión de 2012 relativos a los vuelos con destino u origen en los aeropuertos contemplados en el artículo 1 que no se hayan expedido o que, habiéndose expedido, les hayan sido restituidos.

Enmienda

Los Estados miembros cancelarán todos los derechos de emisión de **la aviación de** 2012 relativos a los vuelos con destino u origen en los aeropuertos contemplados en el artículo 1 que no se hayan expedido o que, habiéndose expedido, les hayan sido restituidos. **No obstante lo dispuesto en el artículo 3 quinquies, de la Directiva 2003/87/CE, los Estados miembros asignarán mediante subasta una cantidad reducida de derechos con respecto a 2012. Esta reducción será proporcional al número inferior de derechos totales de emisión de la aviación en circulación.**

Justificación

Sin esta modificación, no habrá ningún fundamento jurídico para reducir la cantidad que se asignará mediante subasta. Para poder llevar a cabo una asignación mediante subasta de un número reducido de derechos de emisión teniendo en cuenta la cancelación de los derechos de emisión de asignación gratuita según el artículo 2, la Decisión debe incluir una excepción al artículo 3 quinquies, de la Directiva, en particular a los apartados 1 y 3. En este sentido, se asignará mediante subasta el 15 % del total de derechos de emisión en circulación.

Enmienda 16

Propuesta de Decisión Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 bis

El artículo 3 quinquies, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros destinarán los ingresos generados por las subastas de los derechos de emisión a los esfuerzos de lucha contra el cambio climático, en

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

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

Justificación

Durante las negociaciones de la Directiva en vigor, el Parlamento Europeo insistió en una asignación claramente vinculante. En aquel momento, los Estados miembros no estuvieron dispuestos a aceptar este punto y la Directiva se limita a incluir una recomendación. La aceptación del régimen de la UE resultaría más sencilla si los Estados miembros aceptasen un compromiso mucho más claro. Podrían establecerse proyectos comunes de investigación en materia de tecnología para la reducción de las emisiones en el sector aeronáutico con terceros países. Una contribución de los Estados miembros de la UE a la adaptación y atenuación, incluido el Fondo Ecológico contra el Cambio Climático, con arreglo a la CMNUCC, resultaría muy útil para facilitar el apoyo de los países en desarrollo. Este principio debe introducirse también en las negociaciones internacionales.

Enmienda 17

Propuesta de Decisión Artículo 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 ter

La Comisión informará regularmente al Parlamento Europeo y a los Estados

miembros sobre los avances en las negociaciones de la OACI y presentará con regularidad un informe al Parlamento Europeo sobre los resultados obtenidos en la Asamblea de la OACI. Si la Asamblea de la OACI de septiembre de 2013 no obtiene progresos significativos sobre una MBM, el RCDE de la UE volverá a incluir todos los vuelos internacionales con origen o destino en la Unión relacionados con el año natural 2013 y posteriores. Si, en cambio la Asamblea de la OACI, consigue establecer una MBM mundial, la Comisión podrá proponer ulteriores acciones.

Justificación

Es necesario que queden muy claras las consecuencias de alcanzar progresos notables en la OACI. La Comisión debe facilitar al Parlamento Europeo la información más completa posible sobre las negociaciones de la OACI para que el PE tenga la posibilidad de evaluar lo logrado antes de que la Comisión Europea amplíe la excepción o adopte cualquier otra acción en este contexto.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Legislación en vigor:

En 2008, el Parlamento Europeo y el Consejo acordaron, tras un examen largo y detenido, incluir al sector de la aviación en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE de la UE).

El **Consejo** aprobó la legislación por unanimidad y en el **Parlamento** se registró **más del 90 % de los votos a favor**. La justificación de la inclusión de la aviación es la necesidad de abordar el rápido crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por este sector. Desde 1990, año de referencia del Protocolo de Kyoto, **las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por las compañías aéreas han aumentado en un 100 %, aproximadamente**. Esto contrasta de manera importante con la necesidad imperiosa de reducir estas emisiones de gases de efecto invernadero y el objetivo de los 2 grados, avalado por la comunidad internacional en Cancún, por ejemplo.

La no toma en consideración de las emisiones de las compañías aéreas también podría considerarse irresponsable en términos de coherencia e imparcialidad con respecto a otros sectores industriales y medios de transporte objeto de reglamentación en la UE y en los Estados miembros. El RCDE aplicado a las compañías aéreas es **muy moderado** si se compara con el aplicado a otros sectores industriales en la Unión Europea. La industria de la aviación debería reducir sus emisiones solamente en un 5 % en 2020, frente al 21 % en el caso

de los demás sectores industriales, y tiene acceso a las reducciones en otros sectores. Solamente se asignan mediante subasta el 15 % de los derechos del sector de la aviación, frente al 100 % en el caso del sector eléctrico, y las cantidades de derechos gratuitos son muy inferiores en numerosas industrias. La carga sobre los pasajeros y las compañías aéreas es muy reducida. Según la Comisión Europea, el precio de un billete de un vuelo intercontinental aumentaría en menos de 2 euros si las compañías aéreas no incluyesen en el precio los certificados que reciben de forma gratuita. Numerosas empresas europeas y de terceros países han aumentado ya de manera moderada sus precios tras la introducción del RCDE de la UE. Por ejemplo, Ryanair ha aumentado el precio del billete en **25 céntimos por vuelo**¹. Muchas de las tasas e impuestos aplicados por los Estados miembros de la UE y por terceros países como los Estados Unidos y la India suponen una carga mucho más importante. En palabras de Gerben-Jan Gerbrandy, Vicepresidente de la Comisión ENVI, el importe al que asciende el RCDE en el caso de un billete desde Londres Heathrow a Shanghai es inferior al de un café en Heathrow.

La legislación vigente se aplica a todos los vuelos con destino u origen en aeropuertos situados en Europa y las compañías aéreas de los terceros países participan en el sistema de comercio de emisiones cuando sus vuelos tienen su destino u origen en Europa. Los vuelos con destino u origen en la UE se han incluido principalmente por razones ambientales, dado que **dos tercios de las emisiones** las generan los vuelos intercontinentales y solo un tercio los vuelos efectuados dentro de la Unión Europea. Esta disposición ha sido cuidadosamente examinada por abogados, no solamente de la Comisión Europea sino también por abogados independientes, y de este examen se dedujo que es plenamente compatible con el Derecho internacional.

El desafío para los terceros países y una evaluación crítica:

Incluso antes de la promulgación de la legislación, terceros países como los Estados Unidos y China expresaron su oposición a la inclusión de los vuelos de sus compañías aéreas respectivas. Partiendo de la base de la evaluación jurídica y de argumentos medioambientales y políticos en favor de un trato equitativo, el Parlamento y el Consejo decidieron, no obstante, incluir a las compañías aéreas de terceros países sobre una base no discriminatoria. La US Airline Association (Asociación Estadounidense de Compañías Aéreas) y tres compañías aéreas estadounidenses han cuestionado la legislación en el marco de la ley británica y el asunto se trasladó al **Tribunal de Justicia de la Unión Europea**. El Tribunal ha establecido claramente que **la legislación es compatible con el Derecho internacional** (Sentencia del Tribunal Europeo de Justicia, asunto C-366/10, de 21 de diciembre de 2011). Una de las quejas de los terceros países era que la Unión Europea cobraría a sus compañías aéreas por utilizar su propio espacio aéreo cuando sobrevolasen, por ejemplo, el espacio aéreo de los EE.UU. Este no es el caso, ya que el RCDE de la UE se refiere a las llegadas y salidas en los aeropuertos, y el cálculo utilizado son las emisiones generadas durante el vuelo. Esta no es una característica específica del RCDE. Otros impuestos nacionales y tasas, aplicados, por ejemplo, por el Reino Unido y Alemania, se rigen por un principio similar. Las tasas por pasajero que se aplican en el Reino Unido son superiores en el caso de un vuelo con destino a México D.F. que en el de un vuelo a Toronto, Canadá.

¹ La mayor parte de los vuelos de Ryanair son dentro de la Unión Europea.

Vuelo de Londres a México D.F.



Un vuelo en clase business de Londres a México D.F. tras el 1 de abril de 2012 (5 000 millas, aproximadamente) se grava con una tasa por pasajero de 162 £ (195 € / 257 \$).

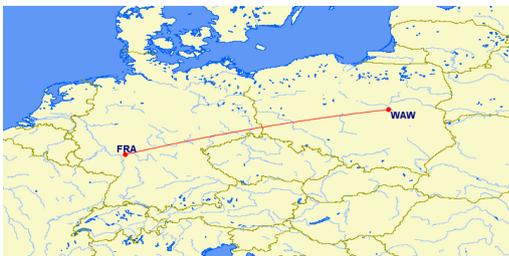
Vuelo de Londres a Toronto



En el caso de un vuelo a Toronto, Canadá (3 500 millas, aproximadamente) se aplican unas tasas por pasajero de 130 £ (156 € / 206 \$).

La diferencia de precios se debe a la diferencia en la distancia. Una gran parte del recorrido se realiza en el espacio aéreo de los EE.UU. Esto significa que la diferencia en el impuesto sobre los pasajeros, que oscila entre 130 y 162 £, es consecuencia de la mayor distancia, principalmente en el espacio aéreo de los EE.UU. El mismo principio se aplica a la tasa aérea alemana.

Vuelo de Fráncfort a Varsovia



Un vuelo de Fráncfort a Varsovia se grava con 7,50 € (10 \$) (tasa alemana por pasajero).

Vuelo de Fráncfort a Tokio



Un vuelo de Fráncfort a Tokio se grava con 42,18 € (56 \$)
(tasa alemana por pasajero).

Esto significa que la diferencia entre una tasa alemana muy reducida y una tasa muy elevada se debe a la distancia, mucho mayor y principalmente en el espacio aéreo ruso.

Tanto la medida alemana como la tasa británica por pasajero son aceptadas por los terceros países y **no son objeto de una crítica tan intensa ni de ningún tipo de medidas de represalia**. Al igual que en el caso del RCDE de la UE, los Estados consideran que tienen derecho a gravar los vuelos que tienen su destino u origen en sus respectivos países. Esta es también la justificación de los impuestos estadounidenses e indios. Esto demuestra que el **elemento político desempeña un papel importante en el debate**. Algunas reservas pudieran justificarse si se aduce que la legislación de la Unión Europea no es tan estricta como la de los Estados miembros. Por otro lado, el hecho de que el RCDE de la UE se justifique principalmente por el cambio climático puede ser una razón de las duras críticas de algunos terceros países. Por ejemplo, la nueva mayoría en la Cámara de Representantes de los EE.UU. quiere demostrar que su proyecto de ley sobre el clima, que también tenía en cuenta la aviación internacional (proyecto de ley Waxman - Markey) ha sido abandonado.

El Proceso de la OACI:

En 1997 se encargó a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) regular las emisiones de la aviación.

Lamentablemente, hasta la fecha, no se ha encontrado una solución. La UE siempre ha mantenido que la opción preferida era, por supuesto, un acuerdo internacional, y la obligación de continuar las negociaciones se incluye en la legislación vigente relativa al RCDE de la UE. En la reunión del **Consejo de la OACI del 9 de noviembre de 2012** se realizaron importantes avances hacia el objetivo de una reglamentación a escala mundial de las emisiones del sector de la aviación. Se creó un grupo de alto nivel para encontrar una solución con vistas a la próxima Asamblea General de la OACI. La Asamblea General de la OACI no se reúne más que una vez cada tres años y la próxima reunión tendrá lugar en septiembre de 2013. Los terceros países que se oponen al régimen europeo siempre han señalado que quieren una solución a escala mundial en el marco de la OACI.

No obstante, hasta ahora, los que se oponen al RCDE de la UE no han logrado llegar a un acuerdo sobre las modalidades exactas de resolución del problema por parte de la OACI. Pero hay que reconocer el **compromiso decidido de la dirección de la OACI**.

La propuesta basada en parar el reloj:

Teniendo en cuenta la reciente decisión del Consejo de la OACI de 9 de noviembre de 2012, la Comisión Europea ha anunciado una propuesta relativa a la suspensión del RCDE de la UE en lo que respecta a los vuelos intercontinentales.

El 20 de noviembre, la Comisión presentó una propuesta al Parlamento y al Consejo para parar el reloj. Esta propuesta tiene como **objetivo reforzar la dinámica positiva en el seno de la OACI y mejorar las posibilidades de un resultado positivo en la Asamblea General de la OACI que se celebrará en 2013**. En primer lugar, en lo que se refiere al desarrollo de una medida de carácter mundial basada en criterios de mercado y, en segundo lugar, mediante la adopción de un marco para facilitar a los Estados la aplicación de las medidas basadas en el mercado de la aviación internacional antes de que entre en vigor la medida de carácter mundial basada en criterios de mercado.

La propuesta prevé la **no aplicación del RCDE de la UE a los vuelos intercontinentales en lo que se refiere a las emisiones durante 2012**. A los vuelos dentro del espacio europeo se les aplicará la obligación de la Directiva, según lo acordado por el Parlamento y el Consejo en 2008. Las medidas no tienen carácter discriminatorio, es decir, se aplican las mismas reglas tanto a las compañías aéreas de la UE como a las de los terceros países. Esto significa que una compañía aérea de la UE que opere un vuelo desde un aeropuerto de la UE con dirección a un aeropuerto situado en un tercer país estará exenta y que a una compañía aérea de un tercer país que opere vuelos en el área europea se le aplicarán las obligaciones de la Directiva.

Recomendación del ponente:

En términos generales, el ponente **acoge favorablemente la propuesta de la Comisión** y recomienda su rápida adopción. De conformidad con la Directiva vigente, las compañías aéreas tienen de plazo hasta el 30 de abril de 2013 para presentar sus derechos de emisión. En aras de la claridad jurídica, el proceso legislativo debería finalizar antes de esa fecha, si bien los argumentos deben ser evaluados cuidadosamente y los miembros de las comisiones ENVI y TRAN deben tener la oportunidad de proponer enmiendas.

Algunas enmiendas parecen necesarias por razones jurídicas. Clarifican la intención de la propuesta, tal y como se señala en la justificación, en los considerandos y en la comunicación adjunta de la Comisión.

Toda vez que la Comisión no prevé una incorporación al Derecho nacional de los Estados miembros, la decisión debe estar redactada con precisión y no debe dejarse ningún margen para la interpretación. Si se señala explícitamente cuáles son los requisitos necesarios para poder acogerse a la excepción y cuántos y qué derechos de emisión deberán devolver las compañías aéreas para poder beneficiarse de ella, se genera seguridad jurídica.

Además, es necesario establecer un fundamento jurídico para reducir la asignación de derechos mediante subasta, lo que no es el caso en la actualidad, ya que la propuesta solamente contiene una única excepción en relación con el artículo 16. Si no se modifica el cálculo de la cantidad subastada, los Estados miembros deberán subastar la misma cantidad, lo que, obviamente, no es el objetivo que se persigue. En cambio, la cantidad que se subastará debería ser el 15 % del total de los derechos de la aviación en circulación en el año 2012 (véanse las enmiendas 1, 3, 4, 6 y 7).

Cabe señalar que la aplicación del régimen solamente en el seno de la UE **no puede ser una opción para un periodo superior a un año**. Todas las compañías aéreas que operan una ruta determinada reciben el mismo trato. Los derechos que se devuelvan antes del 30 de abril de 2013 se refieren al año 2012, año en el que el precio del carbono fue muy reducido (entre 6 y 8 euros), y las compañías aéreas pueden utilizar hasta el 15 % de los derechos del MDL (aproximadamente 0,40 euros). Por ello, el margen posible de distorsión de la competencia entre las compañías aéreas de la UE y terceros países en términos de incentivación para operar rutas distintas es limitado ya que representa, por ejemplo, 13,6 céntimos en el caso de un vuelo de Hamburgo a Fráncfort. La prolongación de esta situación, sin embargo, podría provocar distorsiones graves de la competencia y no sería suficientemente ambiciosa desde un punto de vista medioambiental. Por esta razón, es necesario precisar que el proceso consistente en «parar el reloj» no se puede prorrogar más allá del 31 de diciembre de 2013. Hay que clarificar, asimismo, **cuáles son las expectativas de la UE con respecto a la Asamblea de la OACI**. No todos los resultados pueden considerarse satisfactorios. En la legislación vigente ya se afirma que estamos dispuestos a modificar nuestras disposiciones legislativas cuando se alcance un acuerdo de carácter mundial. Cabe señalar que antes de finales de 2013 no se celebrará ningún acuerdo mundial que cubra satisfactoriamente la cuestión relativa a las emisiones de las compañías aéreas. Por eso, **mientras tanto**, es necesario adoptar **un marco** relativo a los regímenes regionales y nacionales. Sin embargo, la UE no puede aceptar una situación en la que se suprima la legislación vigente solo en previsión de un posible acuerdo en el seno de la OACI (véanse las enmiendas 2 y 5).

La propuesta de la Comisión brinda la oportunidad de **exponer de forma inequívoca que no es la UE la que se opone a un acuerdo internacional**. Si, tras la adopción de la presente propuesta, los terceros países realmente no quieren llegar a un compromiso en el seno de la OACI, este documento constituye una clara señal de que los que siempre hablan a favor de una solución internacional en el marco de la OACI no piensan realmente lo que dicen. Por otro lado, si la OACI llega a un acuerdo, esta sería la mejor opción para todo el mundo, incluida la Unión Europea.

19.2.2013

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO

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

sobre la propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Ponentes: Mathieu Grosch

BREVE JUSTIFICACIÓN

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 CO₂ 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, un periodo durante el cual la UE se ha comprometido a 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. Es necesario adherirse a los mismos objetivos de lucha contra el cambio climático a escala mundial, y en ello es crucial el papel de la OACI. Esta organización empezó estudiando medidas basadas en el mercado en 1991 y el comercio de derechos de emisión en 1998, pero con escasos avances. Por ello, la Unión Europea decidió en 2008 que la aviación debería incluirse en su régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE), que obtuvo el apoyo unánime en el Consejo y una amplia mayoría en el Parlamento. La opinión de la Comisión de Transportes y Turismo instaba al sector de la aviación a realizar un esfuerzo similar al efectuado por otros medios de transporte y otros sectores comparables. Además, mostró su preferencia por 2012 como año en el que comience a incluirse a la aviación en el RCDE y señaló que «es jurídicamente admisible la inclusión en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión de los aviones de terceros Estados que despegan y aterrizan en los aeropuertos de la Comunidad». El Tribunal de Justicia confirmó este último punto en 2011.

No obstante, los países terceros han sido muy reacios a aceptar el RCDE europeo. A pesar de ello, se prevé que las repercusiones de la inclusión de la aviación en el RCDE sean mínimas en comparación con las tasas que se cobran por pasajero en terceros países, como los 16,30 USD que aplican los Estados Unidos a todos los pasajeros a su llegada y salida (a los que se añade la tasa correspondiente al «sistema electrónico de autorización de viaje» para los ciudadanos no estadounidenses).

En noviembre de 2012, la OACI mostró avances significativos en relación con las medidas basadas en el mercado destinadas a combatir las emisiones procedentes de la aviación internacional. En consecuencia, la Comisión Europea decidió enviar una señal a las partes en la negociación proponiendo que se «parase el reloj». El ponente se felicita por esta propuesta, ya que está en consonancia con el deseo de Europa de que se alcance un acuerdo internacional y su duración está limitada a un año.

Esta limitación es de suma importancia para mantener la presión sobre las partes en la negociación. Debe quedar claro que, a falta de un acuerdo satisfactorio que regule las emisiones de la aviación, todos los vuelos internacionales quedarán incluidos a partir de 2013. De otra manera, nos arriesgaríamos a que el proceso de la OACI continuase durante años o incluso decenios.

La limitación a un año también es importante para reducir al mínimo las dudas que han surgido sobre posibles distorsiones del mercado. Excluir vuelos con origen o destino en el Espacio Económico Europeo (EEE) y, al mismo tiempo, seguir aplicando el RCDE a los vuelos dentro de Europa podría conducir a una distorsión de la competencia.

Si las negociaciones internacionales produjesen mecanismos basados en el mercado u otros que garantizaran que las emisiones de la aviación fuesen objeto de la misma presión a la baja que otros sectores, podría intentarse ajustarse el RCDE. No se trata de aplicar las normas europeas en materia de medio ambiente a escala mundial, sino de desarrollar medidas comunes como solución a un problema común.

Si la OACI alcanzase un acuerdo en septiembre de 2013 que pudiese implicar que se diese un trato distinto a los vuelos internos y externos a partir de 2013, debería elaborarse un estudio exhaustivo de las implicaciones para la competencia entre compañías aéreas europeas y de terceros países. La Comisión Europea ha de adoptar las medidas oportunas para evitar distorsiones de la competencia. Ni el medio ambiente ni la economía europea se beneficiarían de que las compañías tuviesen un incentivo artificial para utilizar en mayor medida los centros de distribución del tráfico aéreo no europeos. Además, el Parlamento Europeo debe tener la posibilidad de evaluar los resultados de las negociaciones de la OACI antes de que la Comisión Europea proponga más acciones.

En conclusión, aunque la excepción aplicable a los vuelos con origen o destino fuera del EEE no es la solución perfecta, ofrece mejores perspectivas de que se alcance un acuerdo internacional satisfactorio este año que el mantenimiento de la legislación actual. Por tanto, el Parlamento debe trabajar a favor de la rápida adopción de la propuesta para eliminar la inseguridad jurídica en relación con las obligaciones de las compañías y enviar una señal clara a nuestros socios internacionales partes en la negociación. Deben entender que Europa desea un acuerdo internacional, está abierta a negociar los mejores tipos de medidas basadas en el mercado, pero no está dispuesta a esperar indefinidamente antes de abordar las emisiones de

la aviación de forma comparable a las de otros sectores.

ENMIENDAS

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

Enmienda 1

Propuesta de Decisión Considerando -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(-1) El sector de la aviación tiene un marcado carácter internacional. Los problemas mundiales del tipo de los que plantean las emisiones de la aviación pueden abordarse con eficacia mediante un enfoque internacional que incluya la obligación mundial de cumplir las mismas medidas o los mismos objetivos con distintas medidas. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desempeña un papel fundamental en este proceso mediante la definición de los objetivos comunes en el marco de un acuerdo internacional.

Justificación

Los problemas internacionales como las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el sector de la aviación necesitan soluciones a escala mundial, por lo que el único enfoque efectivo es el internacional.

Enmienda 2

Propuesta de Decisión Considerando 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(1) La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha avanzado

(1) En noviembre de 2012, la OACI, que comenzó a estudiar la limitación de

considerablemente hacia la adopción, en la Asamblea de la OACI que se celebrará en 2013, de un marco que *facilite* la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado (MBM) a las emisiones de la aviación internacional por parte de los Estados, así como hacia la elaboración de una MBM de alcance mundial.

emisiones procedentes de la aviación ya en 1998, avanzó considerablemente hacia la adopción, en la Asamblea de la OACI que se celebrará en 2013, de un marco que *facilitase* la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado (MBM) a las emisiones de la aviación internacional por parte de los Estados, así como hacia la elaboración de una MBM de alcance mundial.

Justificación

Cabe aclarar que los debates sobre la limitación de las emisiones a escala de la OACI ya comenzaron hace más de diez años, y que se ha avanzado poco hasta que se ha acercado el fin del plazo para la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

Enmienda 3

Propuesta de Decisión

Considerando 2 – nota a pie de página 1

Texto de la Comisión

1. Estados miembros *de la AELC*, países que han firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, así como dependencias y territorios de los Estados miembros del EEE.

Enmienda

1. Estados miembros *del EEE*, países que han firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, así como dependencias y territorios de los Estados miembros del EEE.

Justificación

No todos los Estados de la AELC se han comprometido a incorporar la Directiva 2003/87/CE en su legislación nacional; tan solo lo han hecho los Estados de la AELC que también son miembros del EEE (es decir, Islandia, Liechtenstein y Noruega, pero no Suiza). El texto debería, por tanto, hacer referencia a los Estados del EEE, no a los Estados de la AELC.

Enmienda 4

Propuesta de Decisión

Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) A fin de evitar el falseamiento de la competencia, la presente excepción solo

Enmienda

(3) A fin de evitar el falseamiento de la competencia, la presente excepción solo

debe aplicarse a los operadores de aeronaves que no hayan recibido derechos de emisión de asignación gratuita para tales actividades en 2012, o que hayan restituido en su totalidad tales derechos de emisión. Por la misma razón, esos derechos de emisión no deben contabilizarse a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos internacionales en el marco de la Directiva 2003/87/CE.

debe aplicarse a los operadores de aeronaves que no hayan recibido derechos de emisión de asignación gratuita para tales actividades en 2012, o que hayan restituido en su totalidad tales derechos de emisión. Por la misma razón, esos derechos de emisión no deben contabilizarse a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos internacionales en el marco de la Directiva 2003/87/CE, **con excepción de los créditos internacionales adquiridos con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Decisión.**

Justificación

Es importante garantizar la seguridad jurídica y no penalizar a las empresas responsables que estaban haciendo los preparativos para la aplicación de la directiva de aviación en 2012. Asimismo, esta disposición haría posible el igual trato de los operadores, con independencia de que se beneficien o no de la excepción en cuestión.

Enmienda 5

Propuesta de Decisión Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) La OACI y la Unión han de incrementar considerablemente sus esfuerzos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación con arreglo a los objetivos de la Unión para 2020 y 2050. La excepción prevista por la presente Decisión no debe cuestionar por tanto la inclusión de la aviación en el RCDE de la UE ni el objetivo general de fomento de un régimen mundial efectivo para reducir el aumento de los niveles de emisiones de la aviación, y deben definirse claramente las obligaciones que han de cumplir los países y compañías aéreas de que se trate durante el período que abarque la excepción.

Justificación

El sector de la aviación, dado el rápido crecimiento de sus emisiones de gases de efecto invernadero, tiene que contribuir a la reducción de emisiones, como ya hacen otros medios de transporte; además, otros sectores de la industria llevan ya años participando en el RCDE; no hay motivo para que el sector de la aviación se quede fuera del RCDE de la UE.

Enmienda 6

Propuesta de Decisión Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 ter) La excepción temporal no podrá ser aplicable más de un año. Si en ese periodo no se acuerda en las negociaciones de la OACI ningún sistema de alcance mundial de medidas basadas en criterios de mercado aplicables a las emisiones de la aviación, que incluya un plazo viable de aplicación, todos los vuelos que tengan su origen o destino en aeropuertos situados fuera de la Unión han de volver a estar sujetos al régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) europeo, a tenor de lo dispuesto en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Enmienda 7

Propuesta de Decisión Considerando 4 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 quater) La Comisión debería presentar un informe completo al Parlamento Europeo sobre los avances hechos en la Asamblea de la OACI en septiembre de 2013 y proponer sin demora medidas en línea con los resultados.

Enmienda 8

Propuesta de Decisión

Considerando 4 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 quinquies) Si, tras haber vencido el período de excepción previsto por la presente Directiva, la Comisión piensa adoptar más medidas en este sentido, deberá tener en cuenta las posibles repercusiones en el tráfico aéreo intraeuropeo y adoptar las medidas oportunas para evitar distorsiones de la competencia.

Justificación

Mientras se aplique la excepción a los vuelos fuera de Europa, los vuelos entre aeropuertos de países del EEE seguirán estando sujetos a la Directiva sobre el RCDE de la UE. Esta situación podría ocasionar una distorsión de la competencia entre compañías aéreas europeas que, en su mayoría, operan en Europa y, por consiguiente, verían una gran parte de sus vuelos incluidos en el RCDE, y las compañías de terceros países que operen sobre todo en estos. La Comisión Europea tiene que realizar los análisis pertinentes y adoptar las medidas oportunas para evitar esta posible distorsión de la competencia antes de proponer otras actuaciones.

Enmienda 9

Propuesta de Decisión

Considerando 4 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 sexies) La inclusión de la aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión europeo debería tenerse en cuenta en todos los acuerdos de aviación de la Unión con terceros países.

Justificación

La Comisión está negociando actualmente acuerdos de aviación con diversos países vecinos y con importantes socios comerciales. Es importante que estos acuerdos tengan en cuenta el amplio abanico de objetivos de la política europea. La Comisión, por tanto, debería seguir el ejemplo del acuerdo entre la UE y Canadá sobre transporte aéreo e instar a terceros países a

adoptar medidas para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático.

Enmienda 10

Propuesta de Decisión Considerando 4 septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 septies) Para generar confianza a nivel internacional con respecto al régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión, los Estados miembros han de usar preferentemente los ingresos procedentes de la aplicación del régimen de la Unión al sector de la aeronáutica para la reducción del impacto medioambiental de dichas emisiones y destinar ingresos del RCDE a la financiación a nivel internacional en relación con el clima, en favor, entre otros destinos, de los esfuerzos realizados por los países en desarrollo para la protección del clima, de conformidad con el artículo 3 quinquies, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.

Justificación

Con el fin de facilitar una medida de aviación de alcance mundial basada en criterios de mercado, la UE debería fomentar que se asignen ingresos derivados del sector de la aviación a la financiación internacional de la lucha contra el cambio climático con arreglo al acuerdo del CMNUCC. El régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE debería continuar cubriendo la aviación hasta que se aplique un sistema mundial eficaz que frene significativamente el impacto climático del sector. Por lo tanto, debería mantenerse la presión para conseguir objetivos comunes.

Enmienda 11

Propuesta de Decisión Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

No obstante lo dispuesto en el artículo 16 de la Directiva 2003/87/CE, los Estados

No obstante lo dispuesto en el artículo 16 de la Directiva 2003/87/CE, los Estados

miembros no adoptarán medidas contra los operadores de aeronaves en relación con los requisitos establecidos en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE originados antes del 1 de enero de 2014 para actividades con destino u origen en aeropuertos situados en países de fuera de la Unión Europea que no sean miembros *de la AELC*, dependencias y territorios de Estados miembros del EEE ni países que hayan firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, siempre y cuando no se hayan expedido a tales operadores de aeronaves derechos de emisión gratuitos para tales actividades en 2012 o cuando, habiéndoseles expedido tales derechos de emisión, los operadores hayan restituido una cantidad equivalente de derechos de emisión a los Estados miembros para su cancelación.

miembros no adoptarán medidas contra los operadores de aeronaves en relación con los requisitos establecidos en el artículo 12, apartado 2 bis, y en el artículo 14, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE originados antes del 1 de enero de 2014 para actividades con destino u origen en aeropuertos situados en países de fuera de la Unión Europea que no sean miembros *del EEE*, dependencias y territorios de Estados miembros del EEE ni países que hayan firmado un Tratado de Adhesión a la Unión, siempre y cuando no se hayan expedido a tales operadores de aeronaves derechos de emisión gratuitos para tales actividades en 2012 o cuando, habiéndoseles expedido tales derechos de emisión, los operadores hayan restituido una cantidad equivalente de derechos de emisión a los Estados miembros para su cancelación.

Justificación

No todos los Estados de la AELC se han comprometido a incorporar la Directiva 2003/87/CE en su legislación nacional; tan solo lo han hecho los Estados de la AELC que también son miembros del EEE (es decir, Islandia, Liechtenstein y Noruega, pero no Suiza). El texto debería, por tanto, hacer referencia a los Estados del EEE, no a los Estados de la AELC.

Enmienda 12

Propuesta de Decisión Artículo 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los derechos de emisión cancelados con arreglo al artículo 2 no se contabilizarán a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos internacionales en el marco de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda

Los derechos de emisión cancelados con arreglo al artículo 2 no se contabilizarán a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos internacionales en el marco de la Directiva 2003/87/CE. ***Los créditos internacionales adquiridos con anterioridad a la entrada en vigor de esta decisión, a tenor de lo dispuesto en la Directiva 2008/10/CE, podrán utilizarse en 2013 hasta un límite del 15 % de los derechos de emisión cancelados o***

restituidos.

Justificación

Es importante garantizar la seguridad jurídica y no penalizar a las empresas responsables que estaban haciendo los preparativos para la aplicación de la directiva de aviación en 2012. Asimismo, esta disposición haría posible el igual trato de los operadores, con independencia de que se beneficien o no de la excepción en cuestión.

Enmienda 13

**Propuesta de Decisión
Artículo 3 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 bis

La Comisión informará regularmente al Parlamento Europeo y a los Estados miembros sobre los avances en las negociaciones de la OACI y presentará con regularidad un informe al Parlamento Europeo sobre los resultados obtenidos en la Asamblea de la OACI. Si la Asamblea de la OACI de septiembre de 2013 no obtiene progresos significativos sobre un mecanismo mundial basado en el mercado, el RCDE europeo volverá a incluir todos los vuelos internacionales con origen o destino en la Unión a partir de 2013. Si, en cambio, consigue establecer un marco de medidas basadas en el mercado mundial, la Comisión podrá proponer ulteriores acciones.

Justificación

Es necesario que queden muy claras las consecuencias de alcanzar progresos notables en la OACI. La Comisión debe facilitar al Parlamento Europeo la información más completa posible sobre las negociaciones de la OACI para que el PE tenga la posibilidad de evaluar lo logrado antes de que la Comisión Europea amplíe la excepción o adopte cualquier otra acción en este contexto.

PROCEDIMIENTO

Título	Excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad
Referencias	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 10.12.2012
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 10.12.2012
Ponente de opinión Fecha de designación	Mathieu Grosch 19.12.2012
Examen en comisión	22.1.2013
Fecha de aprobación	19.2.2013
Resultado de la votación final	+: 35 -: 1 0: 6
Miembros presentes en la votación final	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, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

PROCEDIMIENTO

Título	Excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad			
Referencias	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
Fecha de la presentación al PE	20.11.2012			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 10.12.2012			
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
Ponente(s) Fecha de designación	Peter Liese 3.12.2012			
Examen en comisión	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
Resultado de la votación final	+: -: 0:	51 0 8		
Miembros presentes en la votación final	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zanoni			
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Phil Prendergast			