

Bruselas, 3.2.2017
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 30 final}
{SWD(2017) 31 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación están aumentando significativamente. Se calcula que, si no se toman medidas, en 2050 las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de la aviación internacional se habrán cuadruplicado respecto a las de 2010. Varios estudios demuestran que, por sí solas, las medidas operativas y técnicas, incluidas las normas sobre el CO₂ de las aeronaves o el uso de biocombustibles sostenibles, son insuficientes para reducir las emisiones, y hacen falta medidas de mercado para abordar su crecimiento. El fuerte aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la aviación puede desbaratar los esfuerzos de la UE y de todo el mundo para afrontar con eficacia el cambio climático.

En 2008, la UE tomó la iniciativa de abordar el problema incluyendo los vuelos entre aeródromos del Espacio Económico Europeo (en adelante «vuelos en el EEE») y los vuelos entre estos y los aeródromos de terceros países («vuelos fuera del EEE») en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE). Esto fue decisivo para que en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se acordara iniciar un proceso, que comenzó en 2013, encaminado a establecer una medida de mercado mundial que se aplique a la aviación internacional. También permitió a la aviación contribuir al objetivo de cambio climático de la UE de reducir para 2020 las emisiones un 20 % respecto a los valores de 1990. En espera del acuerdo en la OACI, y para alentar la adopción en esta de una medida mundial que regule las emisiones de la aviación internacional, la UE restringió temporalmente, hasta 2016, el ámbito del RCDE UE a los vuelos en el EEE, restricción que revisaría en relación con los vuelos fuera del EEE en función de lo que decidiera la OACI. De no haber modificaciones de la Directiva sobre el RCDE UE, el régimen se deberá volver a aplicar automáticamente en su totalidad a partir de 2017.

En octubre de 2014 el Consejo Europeo adoptó el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030. Un elemento fundamental del marco es el objetivo vinculante de reducir de aquí a 2030 las emisiones internas de gases de efecto invernadero de la UE como mínimo un 40 % respecto a los niveles de 1990. Para lograr este objetivo de manera rentable, los sectores incluidos en el RCDE UE deberán reducir sus emisiones un 43 %, y el resto de sectores un 30 %, respecto a 2005. La UE pudo presentar así su contribución de conformidad con el Acuerdo de París, lo que supone un compromiso para todos los sectores de la economía, que incluye las emisiones de la aviación. La UE está comprometida a contribuir al objetivo climático del Acuerdo de París de mantener el calentamiento mundial por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de temperatura a 1,5 °C, así como al objetivo ideal establecido por la OACI de que las emisiones mundiales netas de CO₂ de la aviación internacional no deben superar los niveles de 2020 (crecimiento neutro en carbono).

En octubre de 2016, en su 39.^a asamblea, la OACI aprobó una Resolución sobre una medida de mercado mundial (MMM) para afrontar el aumento de las emisiones de la aviación internacional desde 2021 mediante un régimen de compensación que haga posible el objetivo ideal de estabilizar dichas emisiones en los niveles de 2020. En la primera fase (2021-2026), la participación en la MMM será explícitamente voluntaria. A partir del comienzo de la segunda fase, en 2027, deberán aplicarla todos los países relevantes en el ámbito de la aviación. La UE y sus Estados miembros manifestaron su intención de aplicarla durante la fase voluntaria. Aunque el objetivo ideal y el carácter básico de la MMM como régimen de

compensación están acordados, antes de poder aplicarla en 2021 deben establecerse y aprobarse en la OACI varios elementos que son fundamentales para su eficacia y su integridad medioambiental desde una perspectiva climática. Cualquier retraso en la aprobación de estos elementos puede retrasar la efectividad de la MMM y la aplicación en las legislaciones nacionales, que es esencial ya que la aplicación de la MMM se apoya en la acción nacional y regional.

Según la legislación vigente, la Comisión debe evaluar el resultado de la 39.^a asamblea de la OACI y revisar en consecuencia el ámbito del RCDE UE en lo que respecta a los vuelos desde y hacia el EEE. De no haber modificaciones de la legislación vigente, se aplicará de nuevo el ámbito inicial del RCDE (que incluye los vuelos fuera del EEE). En vista del acuerdo sobre la MMM en la OACI, del apoyo de la UE a su realización y aplicación a su debido tiempo y de la aplicación prevista de la MMM en la UE a partir de 2021, se considera necesario revisar la legislación sobre el RCDE UE.

Para impulsar el debate internacional sobre las normas pendientes y la gobernanza necesaria para la aplicación de la MMM, se propone mantener el ámbito reducido del RCDE UE (vuelos entre aeródromos situados en el EEE, tal como dispone el Reglamento (UE) n.º 421/2014) después de 2016. Una vez estén más claros el carácter y el fondo de los instrumentos jurídicos adoptados por la OACI para aplicar la MMM y las intenciones de nuestros socios internacionales sobre esa aplicación, se efectuarán una nueva evaluación y una revisión del RCDE UE para el periodo posterior a 2020, que tendrán también en cuenta la coherencia necesaria con el compromiso adquirido por la UE para todos los sectores de la economía de conformidad con el Acuerdo de París y su objetivo de reducir de aquí a 2030 las emisiones internas de gases de efecto invernadero un 40 % respecto a los valores de 1990.

Para garantizar la seguridad jurídica del cumplimiento del RCDE en 2017, es importante que el Parlamento Europeo y el Consejo aprueben esta propuesta rápidamente e, idealmente, antes de finales de 2017.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta, en general, mantiene el criterio de las disposiciones existentes para los sectores incluidos en el RCDE, establecidas en la Directiva RCDE UE, y tiene en cuenta los cambios nuevos y futuros en la OACI y, en particular, el acuerdo sobre la MMM. El Consejo Europeo abogó explícitamente por mantener la política actual del RCDE UE y dio orientaciones sobre los problemas específicos que deben abordarse entre 2021 y 2030. De acuerdo con las orientaciones, en julio de 2015 la Comisión Europea presentó una propuesta legislativa de revisar el RCDE UE en lo que respecta a las instalaciones fijas para el periodo posterior a 2020. Esa propuesta no aborda problemas relacionados con la inclusión de la aviación en el RCDE UE, ya que no se consideró oportuno hacerlo antes de la 39.^a asamblea de la OACI, que se iba a celebrar en octubre de 2016. Actualmente, de acuerdo con las conclusiones del Consejo Europeo, la presente propuesta sobre las emisiones de la aviación mantiene el criterio de incluir las emisiones de los vuelos intraeuropeos en el RCDE UE. La presente propuesta complementa la revisión más amplia del RCDE propuesta por la Comisión en julio de 2015 y actualmente en el proceso de codecisión.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta prevé la aplicación de una parte del marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030 como elemento clave en el contexto de la construcción de una Unión de la Energía sólida con una política climática proyectada hacia el futuro. Ya se han presentado

otras propuestas legislativas complementarias para contribuir a lograr los distintos objetivos aprobados por el Consejo Europeo, concretamente los objetivos climáticos incluidos y no incluidos en el RCDE. Además, la estrategia de aviación de la Comisión y la estrategia sobre movilidad de bajas emisiones proponen una medida para reducir las emisiones de los transportes dentro de los esfuerzos más amplios de descarbonización de la UE incluso en el horizonte 2030.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

Los artículos 191 a 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) confirman y concretan las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático. La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del TFUE.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La Directiva RCDE UE es un instrumento de las políticas de la UE que prosigue después de 2020. De acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los objetivos de la propuesta que la modifica solo pueden alcanzarse a través de una propuesta de la Comisión a escala de la UE.

Actuar a escala de la UE y, en la medida de lo posible, a escala mundial, es más eficaz que hacerlo a escala de un Estado miembro, dados la dimensión transfronteriza del cambio climático y el carácter ampliamente transnacional de la aviación. La actuación a escala de la UE logrará con más eficacia los objetivos climáticos internos e internacionales de la UE y garantizará la aplicación armonizada de la MMM en la UE. De este modo se podrán mantener al mismo tiempo una contribución adecuada del sector aéreo a la reducción de las consecuencias del cambio climático, la competitividad internacional del mismo y unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior de la UE.

• Proporcionalidad

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad porque no va más allá de lo necesario para lograr los objetivos de la UE de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2020 y 2030 de manera rentable y, al mismo tiempo, mantener el funcionamiento correcto del mercado interior y facilitar la finalización de las normas de aplicación de la MMM.

• Elección del instrumento

La presente propuesta de Reglamento se basa en el Reglamento (UE) n.º 421/2014, adoptado a raíz de la asamblea de la OACI de 2013. Como en el caso de dicho Reglamento, es importante que el Parlamento Europeo y el Consejo lleguen rápidamente a un acuerdo sobre la propuesta, de manera que esté establecida cuando venzan las próximas obligaciones de cumplimiento del RCDE UE, en marzo y abril de 2018. En ausencia de revisión, el RCDE vuelve a su ámbito de aplicación original. Por consiguiente, la presente propuesta debería estar adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo y entrar en vigor a principios de 2018 como muy tarde, para proporcionar seguridad y claridad jurídica a los operadores de

aeronaves que, de otro modo, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE, deberían entregar derechos de emisión por todas sus operaciones con origen o destino en terceros países hasta el 30 de abril de 2018.

Dado el escaso tiempo disponible, se considera que la mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es un reglamento. Los reglamentos son directamente aplicables en cada Estado miembro y obligatorios en todos sus elementos y, por ello, son los mejores instrumentos para lograr la aplicación oportuna y uniforme de las modificaciones con vistas a los plazos de cumplimiento de 2017 y de marzo y abril de 2018.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES A POSTERIORI, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones a posteriori / control de calidad de la legislación existente**

En el contexto de la revisión del RCDE UE para 2021-2030, se incluyó en la evaluación de impacto una evaluación de la actual Directiva RCDE, que se ha utilizado a su vez en la evaluación de las opciones de la política. No se han efectuado evaluaciones a posteriori ni controles de la calidad relacionados específicamente con el RCDE UE de la aviación, ya que este nunca se ha aplicado en su totalidad tal como se había configurado inicialmente. Se introdujeron modificaciones del ámbito de aplicación del RCDE UE de la aviación basadas en evaluaciones amplias para abordar los problemas y tener en cuenta la oposición a la medida en su configuración inicial manteniendo al mismo tiempo un trato equitativo a todos los operadores en las mismas rutas. La evaluación de impacto de 2013¹, que acompañaba la propuesta del Reglamento (UE) n.º 421/2014, y la que acompaña la presente propuesta junto con los informes del mercado del carbono elaborados por la Comisión y los planes de acción de la UE presentados por la Comisión a la OACI, consideran que la eficacia y el funcionamiento de la Directiva RCDE UE en el caso de la aviación son adecuados en los términos del informe de evaluación retrospectiva y el control de calidad de dicha Directiva.

- **Consultas con las partes interesadas**

Con vistas a abordar la revisión del RCDE UE a raíz de la asamblea de 2016 de la OACI, se llevó a cabo una consulta pública durante doce semanas, del 7 de marzo al 30 de mayo de 2016. En general, la mayoría de los grupos interesados opinaron que los ambiciosos objetivos de reducción de las emisiones de la aviación internacional deberían consensuarse y que las medidas de mercado son instrumentos adecuados para reducir las emisiones de la aviación internacional. No obstante, las opiniones diferían en relación con el grado de ambición deseable y los mecanismos específicos para reducir las emisiones. Algunos consideraban que el RCDE UE debería mantenerse en su ámbito actual (dentro del EEE) después de 2017, mientras que otros opinaban que se debería volver a su ámbito completo (incluidos los vuelos con origen o destino en terceros países). En lo que respecta a la fase posterior a 2020, muchos encuestados observaron que las opciones del RCDE UE dependerían del grado de ambición, carácter, ámbito de aplicación e integridad/eficacia medioambiental del acuerdo que se

¹ SWD (2013)430 final.

alcanzara en la asamblea de la OACI de 2016. La Comisión seguirá comprometida a mantener contactos bilaterales y multilaterales constructivos con las partes interesadas y los terceros países.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

En lo que respecta a las previsiones de emisiones generales y mundiales, la evaluación de impacto se basa en el Informe de las diferencias de emisiones del programa de medio ambiente de las Naciones Unidas de 2015 y el quinto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. Para las previsiones generales de la UE se han utilizado los informes de la Agencia Europea de Medio Ambiente. El estudio se basa en datos de los informes de medio ambiente de la OACI, concretamente sobre las emisiones y las previsiones de emisiones de la aviación internacional, y en el potencial de reducción de emisiones de la aviación internacional mediante medidas técnicas y operativas. Los datos de crecimiento previstos del sector de la aviación establecidos en el informe de medio ambiente de la OACI se han utilizado para establecer el modelo y el análisis económicos.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto analiza distintas opciones para los periodos anterior y posterior a 2020. Para antes de 2020, se han evaluado el mantenimiento del ámbito de aplicación dentro del EEE y una alternativa que abarque todos los vuelos con origen en el EEE, que se han comparado con la hipótesis inicial (ámbito de aplicación total). Para después de 2020, todas las opciones consideran que la MMM incluirá los vuelos con origen o destino en terceros países. Una opción considera que las emisiones de los vuelos dentro del EEE se compensan a través de la MMM, y otra mantiene para esos vuelos las obligaciones del RCDE UE. Las opciones intermedias consideran modificaciones del RCDE UE para los vuelos dentro del EEE, ya sea para que se corresponda con la MMM (el RCDE UE funcionaría con un criterio de compensación) o para combinar ambos sistemas (el RCDE UE abarcaría las emisiones no incluidas en la MMM).

La evaluación de impacto indica que mantener el ámbito de aplicación actual del RCDE UE dentro del EEE es la opción más adecuada para abordar el periodo 2017-2020 y obtener la contribución esperada de la aviación al objetivo climático de 2020. También conviene a los terceros países y da a la OACI un impulso para finalizar las normas necesarias para aplicar la MMM. Además es factible con un coste administrativo muy bajo dado que el sistema existe ya y su cumplimiento por parte de todos es muy satisfactorio. La acción mundial de mitigación de las emisiones del sector se potenciaría al máximo facilitando la aplicación real de la MMM a partir de 2021 tal como está previsto.

La evaluación de impacto analiza también distintas posibilidades para después de 2020 e indica cómo contribuirían a alcanzar los objetivos climáticos de la UE para 2030. No obstante, dada la incertidumbre que rodea aún la aplicación concreta de la MMM, se considera prematuro tomar en esta fase una decisión sobre el régimen posterior a 2020, mientras que, para empezar a actuar, hay que estar dispuestos a revisar la situación a tiempo antes de la MMM.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Para aliviar las tareas administrativas de los pequeños operadores de aeronaves, debe mantenerse durante otros diez años la exención para los operadores no comerciales que emitan menos de 1 000 toneladas de CO₂ al año.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En concreto, contribuye al objetivo de un alto nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene repercusiones en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

En respuesta a las conclusiones de la 39.^a asamblea de la OACI y para impulsar la aplicación correcta de la MMM a fin de afrontar las emisiones de la aviación internacional a partir de 2021, se propone introducir modificaciones en las actividades de la aviación incluidas en el RCDE UE. Para que la Comisión Europea pueda efectuar más evaluaciones y revisar el RCDE UE con vistas al periodo posterior a 2020, se propone mantener el criterio actual y aplicar el RCDE UE tal como se establece en el Reglamento (UE) n.º 421/2014 desde 2016 hasta que estén suficientemente claros el carácter y el contenido de los instrumentos jurídicos adoptados por la OACI para la aplicación de la MMM. De acuerdo con este criterio, la asignación a los operadores de aeronaves a partir de 2017 debe ser la misma que en 2016. Está previsto que estos criterios se apliquen ya a la asignación de 2017. Así pues, la aplicación del RCDE UE ese año, pendiente aún la entrada en vigor de la modificación, debería, en la medida de lo posible, ser coherente con el resultado final previsto del procedimiento de codecisión.

La presente propuesta tiene por objeto mantener el efecto ambiental actual, altamente positivo, del RCDE UE, que supone una reducción anual de las emisiones de unos 17 millones de toneladas de CO₂. De este modo, en el Espacio Económico Europeo, la aviación contribuirá a los esfuerzos internos de reducción de las emisiones como cualquier otro sector económico. A la vez que se garantiza que la UE, de acuerdo con sus objetivos climáticos, siga consiguiendo reducciones sustanciales de las emisiones de la aviación a través del RCDE UE, se mantiene en la OACI el esfuerzo para materializar la MMM y lograr así el máximo efecto de mitigación mundial. La cláusula de revisión ofrece una señal positiva de la intención de la UE de aplicar la MMM.

- **Artículo 1: modificación de la Directiva 2003/87/CE**

La propuesta modifica el artículo 28 *bis* de la Directiva, añade dos artículos (28 *ter* y 28 *quater*) y modifica el anexo I.

Artículo 28 *bis*

Se introducen modificaciones en el artículo 28 *bis* de la Directiva RCDE UE en lo que respecta a las excepciones aplicables antes de la ejecución de un acuerdo internacional que

aplique una única medida de mercado mundial. De modo análogo a como se hizo con el Reglamento (UE) n.º 421/2014 para el periodo 2013-2016, desde 2016 se exime de la aplicación de la Directiva RCDE UE a los vuelos con origen y destino en las regiones ultraperiféricas y los terceros países, mientras que se mantiene plenamente su aplicación a los vuelos entre aeródromos del EEE. Ya que el ámbito de aplicación se mantiene como en 2016, la cantidad disponible de asignación gratuita para los operadores de aeronaves seguirá siendo la misma, es decir, proporcional a la actividad dentro del EEE, y el factor de reducción lineal aplicable a todos los sectores en virtud de la Directiva RCDE UE se aplicará pero solo a partir de 2021. La asignación a partir de la reserva especial deberá recibir el mismo trato y, por ello, su expedición debe ajustarse al ámbito de aplicación dentro del EEE. Las cantidades que deben subastarse también se mantendrán como en 2016. En el caso de los vuelos con los países con los cuales exista un acuerdo bilateral para vincular los sistemas de limitación y comercio, el sistema solo se aplicará de conformidad con los términos de dicho acuerdo.

Artículo 28 *ter*

Se introduce un nuevo artículo 28 *ter* en la Directiva RCDE UE para preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021. Ese artículo exige que la Comisión informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las novedades internacionales pertinentes para la aplicación de la MMM y sobre las medidas que tomen los terceros países para aplicarla. Así, la Comisión deberá considerar las maneras de aplicar los instrumentos pertinentes de la OACI en la legislación de la UE a través de una revisión de la Directiva RCDE UE. Cuando proceda, podrá acompañar propuestas legislativas.

Artículo 28 *quater*

También para preparar la aplicación de la MMM, se permite a la Comisión adoptar actos delegados a fin de efectuar el seguimiento, la notificación y la comprobación oportunos de las emisiones aplicables a los operadores de aeronaves a efectos de aplicar la MMM elaborada en la OACI.

Anexo I

El anexo I de la Directiva 2003/87/CE se modifica para ampliar la exención a los operadores de aeronaves no comerciales que emiten menos de 1 000 toneladas anuales de CO₂ de 2020 a 2030. Esta medida es de eficacia demostrada ya que reduce considerablemente el esfuerzo administrativo exigido para aplicar el RCDE UE, a la vez que sigue reduciendo de forma sustancial las emisiones. La exención redujo el número de operadores de aeronaves regulados por los Estados miembros en unos 2 200, que representaban solo el 0,2 % de las emisiones.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) En la 21.^a Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que tuvo lugar en París del 30 de noviembre al 12 de diciembre de 2015, se aprobó un acuerdo internacional relativo al fortalecimiento de la respuesta mundial al cambio climático. El Acuerdo de París establece, *en particular*, un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5 °C por encima de esos niveles. El Acuerdo de París fue aprobado en nombre de la Unión mediante la Decisión (UE) 2016/1841 del Consejo y entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Para lograr el objetivo del mismo las partes prepararán, comunicarán y mantendrán contribuciones sucesivas determinadas a nivel nacional.
- (2) Los objetivos ambientales de la Unión a que se refiere el artículo 191 del Tratado son la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, en particular, a luchar contra el cambio climático.
- (3) El Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 estableció el objetivo vinculante de reducir internamente por lo menos en un 40 % las emisiones de gases de

² DO C de , p. .

³ DO C de , p. .

efecto invernadero de todos los sectores de la economía para 2030 con respecto a los valores de 1990. La reunión del Consejo de 6 de marzo de 2015 aprobó oficialmente esta aportación de la Unión y los Estados miembros como su contribución prevista determinada a nivel nacional de conformidad con el Acuerdo de París. Las conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 anunciaron que el objetivo tendrá que alcanzarse de manera colectiva en la Unión, de la forma más rentable posible, con reducciones, para 2030, del 43 % en el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE), y del 30 % en los sectores no sujetos a él con respecto a los valores de 2005. Para llevar a cabo esas reducciones es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía.

- (4) Desde 1997 la Unión y los Estados miembros se están esforzando por sacar adelante un acuerdo internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación y, desde 2008, cuentan con legislación para limitar los efectos en el cambio climático de las actividades de la aviación a través del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) que funciona desde 2005. Para impulsar el proceso en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión ha adoptado dos veces excepciones temporales al RCDE UE con objeto de limitar la obligación de cumplimiento a las emisiones de los vuelos entre aeródromos situados en el Espacio Económico Europeo (EEE), con igualdad de trato a los operadores de aeronaves independientemente de dónde tengan su sede. La excepción más reciente del RCDE UE, el Reglamento (UE) n.º 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, limita las obligaciones a los vuelos dentro del EEE entre 2013 y 2016 y prevé posibles modificaciones del ámbito de aplicación del sistema respecto a los vuelos con origen o destino en aeródromos situados fuera del EEE a partir del 1 de enero de 2017 en función de la revisión prevista en el mismo.
- (5) A la luz de la Resolución adoptada en la 39.^a asamblea de la OACI en octubre de 2016, sobre la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 para compensar las emisiones de la aviación internacional por encima de los niveles de 2020, se considera oportuno mantener la excepción existente en espera del avance de la elaboración y la aplicación de la medida de mercado mundial. A este respecto, está previsto adoptar en 2018 normas y prácticas recomendadas por la OACI para complementar la Resolución y aplicar el sistema mundial. No obstante, su aplicación concreta requerirá una actuación de las partes de la OACI a escala nacional. Asimismo, la OACI debe elaborar mecanismos de gobernanza, incluido un sistema de registro. En este contexto, debe prorrogarse la actual excepción de las obligaciones del RCDE UE para los vuelos con origen o destino en terceros países, sujeta a la revisión de la aplicación del régimen de la OACI, a fin de apoyar a esta y facilitar la aplicación de su régimen. Como resultado de la prórroga de la excepción, la cantidad de derechos de emisión que deberá subastarse y expedirse gratuitamente, incluso de la reserva especial, debe ser la misma que la de 2016 y proporcional a la reducción de la obligación de entrega.
- (6) Como las características principales de la medida de mercado mundial deben establecerse aún y su aplicación depende de la legislación nacional y regional, se considera oportuno efectuar una revisión una vez estén claros el carácter y el contenido de esos instrumentos jurídicos antes de aplicar la medida de mercado mundial de la OACI y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe debe considerar todas las normas y demás instrumentos adoptados a través de la OACI, las medidas tomadas por los terceros países para aplicar la medida de mercado mundial a las emisiones a partir de 2021 y otros elementos internacionales

pertinentes (por ejemplo normas con arreglo a la CMNUCC y al Acuerdo de París sobre los mercados y la contabilidad del carbono). El informe debe considerar la manera de aplicar dichos instrumentos en la legislación de la Unión mediante una revisión del RCDE UE. También debe considerar, cuando proceda, las normas aplicables a los vuelos dentro del EEE. Debe acompañar al informe, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo coherente con la garantía de la contribución de la aviación al compromiso de la Unión para 2030 de reducción de los gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía.

- (7) Con vistas a adoptar actos no legislativos de aplicación general para complementar o modificar algunos elementos no esenciales de un acto legislativo, la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión a fin de que pueda adoptar medidas de seguimiento, notificación y comprobación de las emisiones aplicables a los operadores de aeronaves a efectos de la medida de mercado mundial elaborada en la OACI. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (8) Para simplificar y aligerar las tareas administrativas de los pequeños operadores de aeronaves, se debe seguir considerando que los operadores de aeronaves que emitan menos de 1 000 toneladas anuales de CO₂ cumplen los requisitos de la Directiva 2003/87/CE durante otros diez años, en el curso de los cuales deberán elaborarse medidas para que en el futuro todos los operadores contribuyan a la reducción de emisiones.
- (9) Resulta fundamental proporcionar seguridad jurídica a los operadores de aeronaves y a las autoridades nacionales, habida cuenta del plazo de entrega de 30 de abril de 2018 especificado en la Directiva 2003/87/CE. En consecuencia, el presente Reglamento deberá aplicarse a partir del día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (10) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 28 *bis* se modifica como sigue:
 - a) El apartado 1 se modifica como sigue:
 - i. Las letras a) y b) se sustituyen por los textos siguientes:
 - a) todas las emisiones de vuelos con destino u origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al Espacio Económico

Europeo (EEE) durante cada año civil desde el 1 de enero de 2013, supeditado a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter*.

- b) todas las emisiones de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica en el sentido del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y un aeródromo situado en otra región del EEE durante cada año civil desde el 1 de enero de 2013, supeditado a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter*».
 - ii. Se suprime la letra c).
 - b) El apartado 2 se modifica como sigue:
 - i. El párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«A partir del 1 de enero de 2017, no obstante lo dispuesto en los artículos 3 *quinqüies* a 3 *septies* y hasta que entren en vigor las modificaciones subsiguientes a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter*, los operadores de aeronaves recibirán cada año el número de derechos de emisión que corresponda al año 2016. A partir de 2021 el número de derechos de emisión estará sujeto a la aplicación del factor lineal a que se refiere el artículo 9.».
 - ii. Se suprime el párrafo tercero.
 - c) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinqüies*, apartado 3, el número de derechos de emisión que subastará cada Estado miembro a partir del 1 de enero de 2013 se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas a vuelos a los que no se apliquen las excepciones contempladas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo.».
 - d) El apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«El apartado 1 se aplicará a los países con los que se haya alcanzado un acuerdo en virtud de los artículos 25 o 25 *bis* solo de conformidad con los términos de dicho acuerdo.».
- 2) Se añaden los artículos 28 *ter* y 28 *quater* siguientes:

«Artículo 28 *ter*

Notificación por parte de la Comisión sobre la aplicación de la medida de mercado mundial de la OACI

1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de las normas pertinentes u otros instrumentos jurídicos de la OACI, de las medidas nacionales adoptadas por terceros países para llevar a efecto la medida de mercado mundial que deberá aplicarse a las emisiones a partir de 2021 y de otras novedades internacionales pertinentes.
2. El informe deberá plantear las maneras en que deban incorporarse dichos instrumentos de la OACI en la legislación de la Unión mediante una revisión de la presente Directiva. El informe considerará asimismo, cuando proceda, las normas aplicables a los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo (EEE).

3. El informe podrá acompañarse de propuestas, si procede al Parlamento Europeo y al Consejo, de modificar, suprimir, ampliar o sustituir las excepciones establecidas en el artículo 28 *bis*, acordes con el compromiso de la Unión para 2030 de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía.

Artículo 28 quater

Disposiciones de seguimiento, notificación y comprobación a efectos de la medida de mercado mundial

1. La Comisión adoptará disposiciones para el seguimiento, la notificación y la comprobación adecuados de las emisiones a efectos de la aplicación de la medida de mercado mundial elaborada en la OACI. Dichas disposiciones se basarán en los mismos principios que el Reglamento a que se refiere el artículo 14, apartado 1, y garantizarán que los informes presentados sobre las emisiones se comprueben con arreglo al artículo 15.
2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo [23].».
- 3) En el punto k) del anexo I, el año «2020» se sustituye por «2030».

Artículo 2

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente