

## DIRECTIVAS

## DIRECTIVA 2008/101/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 19 de noviembre de 2008

por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 175, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

(1) 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 <sup>(4)</sup>, estableció un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad con el fin de fomentar reducciones de las emisiones de estos gases de una forma rentable en términos de coste-eficacia y económicamente eficiente.

<sup>(1)</sup> DO C 175 de 27.7.2007, p. 47.

<sup>(2)</sup> DO C 305 de 15.12.2007, p. 15.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de noviembre de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 18 de abril de 2008 (DO C 122 E de 20.5.2008, p. 19), Posición del Parlamento Europeo de 8 de julio de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 24 de octubre de 2008.

<sup>(4)</sup> DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

(2) El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo <sup>(5)</sup>, es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático.

(3) El Consejo Europeo de Bruselas de los días 8 y 9 de marzo de 2007 subrayó la importancia vital de alcanzar el objetivo estratégico de limitar el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie a no más de 2 °C con relación a los niveles de la era preindustrial. Los últimos resultados científicos comunicados por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en su cuarto informe de evaluación muestran incluso con más claridad que los impactos negativos del cambio climático están planteando un riesgo cada vez más grave para los ecosistemas, la producción de alimentos y la consecución del desarrollo sostenible y de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, así como para la salud humana y la seguridad. Mantener el objetivo de los 2 °C al alcance requiere estabilizar las concentraciones en la atmósfera de gases de efecto invernadero en alrededor de 450 ppmv de equivalente en CO<sub>2</sub>, lo cual requiere a su vez que las emisiones globales de gases de efecto invernadero alcancen su nivel máximo en los próximos 10 a 15 años y reducciones sustanciales de las emisiones globales de al menos un 50 %, respecto a los niveles de 1990, para 2050.

(4) El Consejo Europeo puso de relieve el compromiso de la Unión Europea de transformar Europa en una economía de alta eficiencia energética y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero y, hasta que se celebre un acuerdo mundial y completo después de 2012, formuló un compromiso firme e independiente de lograr al menos una reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los niveles de 1990 para 2020. La limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación es una contribución esencial conforme a este compromiso.

<sup>(5)</sup> DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (5) El Consejo Europeo puso de relieve el compromiso de la Unión Europea con un acuerdo global y completo para las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero después de 2012, con objeto de lograr una respuesta eficaz, eficiente y equitativa a la escala necesaria para hacer frente a retos de cambio climático. Aprobó una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los niveles de 1990 para 2020, como contribución a un acuerdo mundial y completo para el período posterior a 2012, siempre que otros países desarrollados se comprometieran a reducciones comparables de las emisiones y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyeran adecuadamente en función de sus responsabilidades y capacidades respectivas. La Unión Europea sigue tomando la iniciativa en la negociación de un acuerdo internacional ambicioso que alcance el objetivo de limitar el aumento global de la temperatura a 2 °C, y se siente alentada por los progresos realizados en pos de este objetivo en la 13ª Conferencia de las Partes en la CMNUCC celebrada en Bali en diciembre de 2007. La Unión Europea intentará asegurarse de que este acuerdo global incluya medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y, en tal caso, la Comisión deberá evaluar qué modificaciones es necesario introducir en la presente Directiva, en la medida en que se aplica a los operadores de aeronaves.
- (6) El 14 de febrero de 2007, el Parlamento Europeo aprobó una Resolución sobre el cambio climático<sup>(1)</sup> en la que hacía referencia al objetivo de limitar el aumento de la temperatura media mundial a 2 °C por encima de los niveles de la era preindustrial e instaba a la Unión Europea a que conservara un papel de liderazgo en las negociaciones con vistas a establecer un marco internacional posterior a 2012 sobre el cambio climático, y a que mantuviese un alto nivel de ambición en las futuras conversaciones con sus socios internacionales, y destacaba la necesidad de realizar una reducción general de las emisiones de todos los países industrializados del 30 % en relación con los niveles de emisión de 1990 para 2020, con vistas a conseguir una reducción del orden del 60 al 80 % para 2050.
- (7) La CMNUCC obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático.
- (8) El Protocolo de Kioto de la CMNUCC, aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2002/358/CE del Consejo<sup>(2)</sup>, requiere que los países desarrollados procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal, generadas por los combustibles del transporte aéreo, trabajando a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (9) Aunque la Comunidad no es Parte contratante en el Convenio relativo a la aviación civil internacional de Chicago de 1944 (Convenio de Chicago), sí lo son todos los Estados miembros, que también son miembros de la OACI. Los Estados miembros siguen apoyando con otros Estados de la OACI la labor de desarrollo de medidas, incluyendo instrumentos de mercado, para hacer frente al impacto de la aviación en el cambio climático. En la sexta reunión del Comité de la OACI sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación, celebrada en 2004, se acordó que la idea de un régimen de comercio de emisiones específico para la aviación, basado en un nuevo instrumento jurídico bajo auspicios de la OACI, no parecía suficientemente atractiva y por lo tanto debía abandonarse. Por consiguiente, en su Resolución A35-5 la 35ª Asamblea de la OACI, celebrada en septiembre de 2004, no propuso un nuevo instrumento jurídico, sino que respaldó el comercio abierto de derechos de emisión y la posibilidad de que los Estados incorporasen las emisiones de la aviación internacional a sus regímenes de comercio de derechos de emisión. El apéndice L de la Resolución A36-22 de la 36ª Asamblea de la OACI, celebrada en septiembre de 2007, insta a los Estados contratantes a no aplicar un sistema comercial de emisiones a los operadores de aeronaves de otros Estados contratantes excepto sobre la base de un acuerdo mutuo entre estos Estados. Recordando que el Convenio de Chicago reconoce expresamente el derecho de cada Parte contratante a aplicar de forma no discriminatoria sus propias leyes y reglamentos a las aeronaves de todos los Estados, los Estados miembros de la Comunidad Europea y otros 15 Estados europeos formularon una reserva a esta Resolución y, en virtud del Convenio de Chicago, se reservaron el derecho a establecer y a aplicar medidas basadas en el mercado de forma no discriminatoria a todos los operadores de aeronaves de todos los Estados que prestasen servicios con destino u origen en su territorio o dentro de este.
- (10) Con arreglo al sexto programa de acción comunitario en materia de medio ambiente, establecido mediante la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(3)</sup>, la Comunidad debía identificar y aplicar medidas específicas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación, en caso de que la OACI no acordara tales medidas a más tardar en 2002. En sus conclusiones de octubre de 2002, diciembre de 2003 y octubre de 2004, el Consejo instó en repetidas ocasiones a la Comisión a proponer medidas para reducir el impacto del transporte aéreo internacional en el clima.
- (11) Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias. Si el impacto del sector aeronáutico en el cambio climático continúa creciendo al ritmo actual, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

(1) DO C 287 E de 29.11.2007, p. 344.

(2) DO L 130 de 15.5.2002, p. 1.

(3) DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

- (12) En su Comunicación de 27 de septiembre de 2005 al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático», la Comisión esbozó una estrategia para reducir el impacto de la aviación en el clima. Entre las numerosas medidas propuestas, la estrategia contemplaba la inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero y la creación de un grupo de trabajo multilateral sobre aviación, en el marco de la segunda fase del Programa Europeo sobre el Cambio Climático, para estudiar la forma de incluir a la aviación en el régimen comunitario. En sus Conclusiones de 2 de diciembre de 2005, el Consejo reconocía que, desde un punto de vista económico y ambiental, la inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario parecía el mejor modo de avanzar a este respecto e instaba a la Comisión a presentar una propuesta legislativa para finales de 2006. En su Resolución, de 4 de julio de 2006, sobre la reducción del impacto de la aviación en el cambio climático <sup>(1)</sup>, el Parlamento Europeo reconocía que el comercio de derechos de emisión puede desempeñar una función importante como parte de un conjunto exhaustivo de medidas destinadas a hacer frente al impacto de la aviación en el clima, siempre que se organice de una forma pertinente.
- (13) Un conjunto exhaustivo de medidas debe incluir asimismo medidas operativas y tecnológicas. La mejora de la gestión del tráfico aéreo gracias a los programas Cielo Único Europeo y SESAR podría traducirse en un incremento de la eficiencia energética global de hasta un 12 %. La investigación en nuevas tecnologías, incluidos los métodos de mejora de la eficiencia energética de las aeronaves, puede contribuir a reducir aún más las emisiones de la aviación.
- (14) El objetivo de las modificaciones introducidas en la Directiva 2003/87/CE mediante la presente Directiva es reducir el impacto en el cambio climático atribuible a la aviación, mediante la inclusión de las emisiones de las actividades de este sector en el régimen comunitario.
- (15) Los operadores de aeronaves son los que ejercen el control más directo sobre el tipo de aeronave en operación y sobre la forma de operar, por lo que deben ser responsables del cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Directiva, incluida la obligación de preparar un plan de seguimiento y de vigilar y notificar las emisiones con arreglo al mismo. El operador de la aeronave puede identificarse mediante el uso de un código de identificación de la OACI o de cualquier otro código reconocido utilizado en la identificación del vuelo. Si se desconoce la identidad del operador de la aeronave, debe considerarse operador al propietario de la aeronave, salvo que este demuestre qué persona es el operador de la aeronave.
- (16) Para evitar distorsiones de la competencia y mejorar la efectividad medioambiental, deben incluirse las emisiones de todos los vuelos con destino u origen en aeródromos comunitarios a partir de 2012.
- (17) La Comunidad y sus Estados miembros deben seguir tratando de que se alcance un acuerdo sobre medidas globales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector de la aviación. El régimen comunitario puede servir de modelo para la utilización del comercio de emisiones a escala mundial. La Comunidad y sus Estados miembros deben seguir manteniendo contactos con terceras partes durante la aplicación de la presente Directiva y alentar a los terceros países a que adopten medidas equivalentes. Si un tercer país adopta medidas que tengan como mínimo el mismo efecto medioambiental que el de la presente Directiva para reducir el impacto climático de los vuelos con destino en la Comunidad, la Comisión debe considerar las opciones disponibles para la interacción óptima entre el régimen comunitario y las medidas del tercer país, tras consultar con el país en cuestión. Los regímenes de comercio de emisiones en fase de desarrollo en terceros países están empezando a proporcionar la interacción óptima con el régimen comunitario en relación con la inclusión del sector de la aviación. Los acuerdos bilaterales sobre la vinculación del sistema comunitario a otros regímenes de comercio con vistas a constituir un régimen común o la toma en consideración de medidas equivalentes para evitar la doble regulación podrían suponer un paso hacia el acuerdo global. En los casos en que se suscriban tales acuerdos bilaterales, la Comisión podrá modificar los tipos de actividades aéreas incluidas en el régimen comunitario, incluidos los ajustes oportunos de la cantidad total de derechos de emisión que se han de expedir a los operadores de aeronaves.
- (18) Según el principio «Legislar mejor», algunos vuelos deben excluirse del régimen comunitario. Para evitar más cargas administrativas desproporcionadas, los operadores de transporte aéreo comercial que realicen durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos menos de 243 vuelos por período deben excluirse del régimen comunitario. Esto sería beneficioso para las aerolíneas que realizan servicios limitados en el ámbito del régimen comunitario, incluidas las aerolíneas de los países en desarrollo.
- (19) La aviación afecta al clima mundial por las emisiones de dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno, vapor de agua y partículas de sulfato y de hollín. El IPCC calculó que el impacto total de la aviación en el clima es, en la actualidad, entre dos y cuatro veces superior al provocado

<sup>(1)</sup> DO C 303 E de 13.12.2006, p. 119.

solamente por sus emisiones de dióxido de carbono del pasado. Los resultados de estudios comunitarios recientes indican que el impacto total de la aviación en el clima podría ser alrededor de dos veces más importante que el del dióxido de carbono exclusivamente. Sin embargo, ninguno de estos cálculos tiene en cuenta los efectos de los cirros, actualmente muy poco conocidos. De conformidad con el artículo 174, apartado 2, del Tratado, la política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente ha de basarse en el principio de cautela. A la espera de avances científicos, deben tenerse en cuenta todos los efectos de la aviación en la medida de lo posible. Las emisiones de óxidos de nitrógeno se abordarán en otra legislación que propondrá la Comisión en 2008. Debe promoverse la investigación sobre la formación de estelas de condensación y cirros y sus correspondientes medidas de atenuación, incluidas las operativas y técnicas.

- (20) Con objeto de evitar distorsiones de la competencia, se debe especificar una metodología armonizada para determinar la cantidad total de derechos que se han de expedir y para distribuir derechos a los operadores de aeronaves. Una proporción de los derechos se asignará mediante subasta, de conformidad con las normas que ha de elaborar la Comisión. Debe constituirse una reserva especial de derechos de emisión con el fin de garantizar el acceso al mercado de nuevos operadores de aeronaves, y de ayudar a aquellos que aumenten considerablemente el número de toneladas-kilómetro que realizan. Conviene seguir asignando derechos de emisión a los operadores de aeronaves que pongan fin a sus actividades, hasta que finalice el período durante el cual ya se hayan asignado derechos gratuitos.
- (21) Conviene armonizar plenamente la proporción de los derechos expedidos gratuitamente a todos los operadores de aeronaves que participen en el régimen comunitario, a fin de garantizar condiciones de competencia equitativas a los operadores de aeronaves, teniendo en cuenta que cada operador de aeronaves estará sujeto a la legislación de un único Estado miembro para todas sus operaciones con destino u origen en la Unión Europea y dentro de ella, así como a las disposiciones de no discriminación de los acuerdos bilaterales de servicio aéreo con terceros países.
- (22) El sector de la aviación contribuye al impacto global de las actividades humanas en el cambio climático y el impacto medioambiental de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las aeronaves puede reducirse mediante medidas destinadas a luchar contra el cambio climático en la Unión Europea y terceros países, especialmente en los países en desarrollo, y a financiar la investigación y el desarrollo con fines de reducción y adaptación, incluyendo, en particular, los ámbitos de la aeronáutica y el transporte aéreo. Las decisiones sobre cuestiones relativas al gasto público nacional incumben a los Estados miembros, en consonancia con el principio de

subsidiariedad. Sin perjuicio de esta posición, los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, o un importe equivalente si así lo requieren los principios presupuestarios generales de los Estados miembros, como la unidad y la universalidad, deben utilizarse para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, para adaptarse a los efectos del cambio climático en la Unión Europea y terceros países, para financiar la investigación y el desarrollo con fines de reducción y adaptación y para sufragar los costes de gestión del régimen comunitario. Los ingresos generados en subastas deben destinarse también al transporte de bajo nivel de emisiones. Los ingresos de la subasta deben utilizarse en particular para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación y a facilitar la adaptación en los países en desarrollo. Las disposiciones de la presente Directiva relacionadas con el uso de los ingresos no prejuzgarán ninguna decisión que se adopte sobre el uso que deba darse a los ingresos procedentes de la subasta de derechos, en el contexto más amplio de la revisión general de la Directiva 2003/87/CE.

- (23) Deben notificarse a la Comisión las disposiciones relativas al uso de los ingresos de la subasta. Dicha notificación no exime a los Estados miembros de la obligación impuesta en el artículo 88, apartado 3, del Tratado de notificar determinadas medidas nacionales. La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de los resultados de cualesquiera procedimientos futuros sobre ayudas estatales que puedan llevarse a cabo con arreglo a los artículos 87 y 88 del Tratado.
- (24) Para aumentar la rentabilidad del régimen comunitario, conviene que los operadores de aeronaves puedan utilizar las reducciones certificadas de las emisiones (RCE) y las unidades de reducción de las emisiones (URE) resultantes de actividades de proyectos para cumplir su obligación de entregar los derechos de emisión, hasta un límite armonizado. La utilización de las RCE y de las URE debe ser coherente con los criterios de aceptación del uso del régimen de comercio establecido en la presente Directiva. La media de los porcentajes especificados por los Estados miembros para la utilización de RCE y URE durante el primer período de compromiso del Protocolo de Kioto se sitúa en torno a un 15 %.
- (25) El Consejo Europeo de Bruselas de los días 13 y 14 de marzo de 2008 reconoció en sus Conclusiones que, en un contexto global de mercados competitivos, el riesgo de fugas de carbono constituye una preocupación que debe analizarse y abordarse con urgencia en la nueva Directiva sobre comercio de emisiones, de modo que puedan adoptarse las medidas internacionales adecuadas en caso de fracaso de las negociaciones. El mejor modo de tratar este asunto sigue siendo un acuerdo internacional.

- (26) Con el fin de reducir la carga administrativa para los operadores de aeronaves, es conveniente que cada operador dependa de un Estado miembro. Cada Estado miembro debe velar por que los operadores de aeronaves que sean titulares de una licencia de explotación expedida en dicho Estado miembro, o los operadores de aeronaves que no posean una licencia de explotación o que procedan de terceros países cuyas emisiones en un año de referencia sean atribuibles principalmente a ese Estado miembro, cumplan los requisitos de la presente Directiva. En caso de que un operador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y de que otras medidas de aplicación del Estado miembro responsable de la gestión no hayan podido garantizar su cumplimiento, los Estados miembros deben actuar de forma solidaria. Por lo tanto, el Estado miembro responsable de la gestión debe poder solicitar que la Comisión adopte una prohibición de explotación a escala comunitaria para el operador en cuestión como último recurso.
- (27) Para mantener la integridad del sistema de contabilización del régimen comunitario, habida cuenta del hecho de que las emisiones procedentes de la aviación internacional no forman parte todavía de los compromisos de los Estados miembros en el marco del Protocolo de Kioto, los derechos de emisión asignados a la aviación deben utilizarse únicamente para cumplir la obligación de los operadores de aeronaves de entregar derechos de emisión de conformidad con la presente Directiva.
- (28) Para garantizar un trato igualitario a todos los operadores de aeronaves, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de los operadores que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las orientaciones específicas que ha de desarrollar la Comisión.
- (29) Para salvaguardar la integridad medioambiental del régimen comunitario, las unidades entregadas por los operadores de aeronaves solo deben contabilizarse respecto de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero que tomen en consideración estas emisiones.
- (30) La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) podrá poseer información de ayuda para los Estados miembros o la Comisión en el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Directiva.
- (31) Las disposiciones del régimen comunitario en materia de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones, así como de sanciones aplicables a los titulares, deben aplicarse también a los operadores de aeronaves.
- (32) Conviene que la Comisión revise el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de la aviación, a la luz de la experiencia de su aplicación, e informe seguidamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (33) La revisión del funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de la aviación debe tener en cuenta la dependencia estructural de la aviación de aquellos países que no disponen de modos de transporte alternativos adecuados y comparables y que, por lo tanto, dependen en gran medida del transporte aéreo y cuyo sector turístico contribuye en una proporción elevada al producto interior bruto. Conviene estudiar en especial la forma de atenuar o incluso eliminar todo problema de accesibilidad y competitividad que surja en las regiones ultraperiféricas de la Comunidad, tal y como se especifican en el artículo 299, apartado 2, del Tratado, y los problemas relativos a las obligaciones de servicio público vinculados a la aplicación de la presente Directiva.
- (34) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, aprobada en Córdoba el 18 de septiembre de 2006 durante la primera reunión ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar, sustituirá a la Declaración común sobre el aeropuerto hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y se considerará que su pleno cumplimiento implica el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (35) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (36) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte medidas para la subasta de los derechos de emisión que no es obligatorio expedir gratuitamente, para que adopte normas detalladas sobre el funcionamiento de la reserva especial de determinados operadores de aeronaves y sobre procedimientos relativos a las solicitudes para que la Comisión decida imponer una prohibición de explotación a un operador de aeronaves, y para que modifique las actividades de aviación enumeradas en el anexo I si un tercer país introduce medidas para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (37) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión y a los efectos de la acción propuesta, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (38) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» <sup>(2)</sup>, se alienta a los Estados miembros a que establezcan, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- (39) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

**Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE**

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

- 1) Antes del artículo 1, se inserta el título siguiente:

«CAPÍTULO I

**DISPOSICIONES GENERALES».**

- 2) En el artículo 2, se añade el apartado siguiente:

«3. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.».

- 3) El artículo 3 queda modificado como sigue:

- a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) “emisión”: la liberación a la atmósfera de gases de efecto invernadero a partir de fuentes situadas en una instalación o la liberación, procedente de una aeronave que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I, de los gases especificados por lo que se refiere a dicha actividad;»;

- b) se añaden las letras siguientes:

«o) “operador de aeronaves”: la persona que opera una aeronave en el momento en que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I o bien el propietario de la aeronave, si se desconoce la identidad de dicha persona o no es identificado por el propietario de la aeronave;

p) “operador de transporte aéreo comercial”: operador que presta al público, a cambio de una remuneración, servicios de transporte aéreo regulares o no regulares, para el transporte de pasajeros, correo o carga;

q) “Estado miembro responsable de la gestión”: el Estado miembro responsable de gestionar el régimen comunitario por lo que se refiere al operador de aeronaves, de conformidad con el artículo 18 bis;

r) “emisiones de la aviación atribuidas”: emisiones de todos los vuelos que figuran entre las actividades de aviación enumeradas en el anexo I con origen en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro y de aquellos vuelos que llegan a ese aeródromo procedentes de un tercer país;

s) “emisiones históricas del sector de la aviación”: la media aritmética de las emisiones anuales en los años naturales 2004, 2005 y 2006 procedentes de las aeronaves que realizan una actividad de aviación enumerada en el anexo I.».

- 4) Después del artículo 3, se inserta el capítulo siguiente:

«CAPÍTULO II

**AVIACIÓN**

*Artículo 3 bis*

**Ámbito de aplicación**

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a la asignación y expedición de derechos de emisión con respecto a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I.

*Artículo 3 ter*

**Actividades de aviación**

A más tardar el 2 de agosto de 2009, la Comisión elaborará, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el apartado 2 del artículo 23, directrices sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I.

*Artículo 3 quater*

**Cantidad total de derechos de emisión para el sector de la aviación**

1. Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2012, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves corresponderá al 97 % de la suma de las emisiones históricas del sector de la aviación.

2. Para el tercer período mencionado en el apartado 2 del artículo 11 que comienza el 1 de enero de 2013 y, siempre que no haya enmiendas tras la revisión a que se refiere el apartado 4 del artículo 30, para cada período subsiguiente, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves corresponderá al 95 % de las emisiones históricas del sector de la aviación multiplicado por el número de años del período en cuestión.

Este porcentaje podrá revisarse en el contexto de la revisión general de la presente Directiva.

3. La Comisión revisará la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves con arreglo al apartado 4 del artículo 30.

4. A más tardar el 2 de agosto de 2009, la Comisión decidirá las emisiones históricas del sector de la aviación, basándose en los mejores datos disponibles, incluidos los cálculos basados en una información sobre el tráfico real. Tal decisión será examinada en el Comité a que se refiere el apartado 1 del artículo 23.

*Artículo 3 quinquies*

**Método de asignación mediante subasta de los derechos de emisión para el sector de la aviación**

1. En el período mencionado en el apartado 1 del artículo 3 quater, se subastará el 15 % de los derechos de emisión.

2. A partir del 1 de enero de 2013, se subastará el 15 % de los derechos de emisión. Este porcentaje podrá aumentarse, siendo esta posibilidad una parte de la revisión general de la presente Directiva.

3. Se adoptará un Reglamento por el que se establecerán disposiciones de aplicación en relación con la subasta por los Estados miembros de los derechos de emisión que no es obligatorio expedir gratuitamente, de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo o con el apartado 8 del artículo 3 *septies*. El número de derechos de emisión que serán subastados en cada período por cada Estado miembro será proporcional a su parte en el total de las emisiones de la aviación atribuidas a todos los Estados miembros para el año de referencia, notificadas de conformidad con el apartado 3 del artículo 14, y verificadas de conformidad con el artículo 15. Para el período mencionado en el apartado 1 del artículo 3 *quater*, el año de referencia será 2010, y para cada período subsiguiente mencionado en el artículo 3 *quater*, el año de referencia será el año natural que finalice 24 meses antes del comienzo del período a que se refiere la subasta.

El Reglamento, destinado a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control, contemplado en el apartado 3 del artículo 23.

4. Corresponderá a los Estados miembros determinar el uso que deba hacerse de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión. Dichos ingresos deberían utilizarse con el fin de luchar contra el cambio climático en la Unión Europea y en terceros países, entre otras cosas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión Europea y en terceros países —especialmente países en desarrollo—, financiar la investigación y el desarrollo en materia de atenuación y adaptación, incluyendo, en particular, los sectores de la aeronáutica y el transporte aéreo, reducir las emisiones mediante el transporte de bajo nivel de emisiones, y sufragar los costes de administración del régimen comunitario. Los ingresos de las subastas deben utilizarse también para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las acciones adoptadas en virtud del presente apartado.

5. La información notificada a la Comisión con arreglo a la presente Directiva no exime a los Estados miembros de la obligación de notificación establecida en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.

#### Artículo 3 *sexies*

#### Asignación y expedición de derechos de emisión a los operadores de aeronaves

1. Para cada uno de los períodos mencionados en el artículo 3 *quater*, cada operador de aeronaves podrá solicitar la asignación de derechos de emisión gratuitos. La solicitud podrá cursarse presentando a la autoridad competente del Estado miembro responsable de la gestión los datos verificados relativos a las toneladas-kilómetro en relación con las

actividades de aviación enumeradas en el anexo I realizadas por ese operador de aeronaves en el año de referencia. A efectos del presente artículo, el año de referencia será el año natural que finalice 24 meses antes del comienzo del período al que se refiera la solicitud, de conformidad con los anexos IV y V o, en relación con el período a que se refiere el apartado 1 del artículo 3 *quater*, el año 2010. Las solicitudes se presentarán al menos veintiún meses antes del comienzo del período al que se refieran o, en relación con el período a que se refiere el apartado 1 del artículo 3 *quater*, a más tardar el 31 de marzo de 2011.

2. Al menos dieciocho meses antes del comienzo del período al que se refiere la solicitud, o, en relación con el período al que se refiere el apartado 1 del artículo 3 *quater*, a más tardar el 30 de junio de 2011, los Estados miembros presentarán a la Comisión las solicitudes recibidas de conformidad con el apartado 1.

3. Al menos quince meses antes del comienzo de cada período mencionado en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, o, en relación con el período al que se refiere el apartado 1 del artículo 3 *quater*, a más tardar el 30 de septiembre de 2011, la Comisión calculará y adoptará una decisión en la que se fijen:

- a) la cantidad total de derechos de emisión que se asignarán para ese período, de conformidad con el artículo 3 *quater*;
- b) el número de derechos de emisión que deban subastarse en ese período, de conformidad con el artículo 3 *quinquies*;
- c) el número de derechos de emisión de la reserva especial para los operadores de aeronaves en ese período, de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 *septies*;
- d) el número de derechos de emisión que deban asignarse gratuitamente en ese período restando el número de derechos de emisión contemplados en las letras b) y c) de la cantidad total de derechos de emisión sobre los que se haya tomado la decisión a que se refiere la letra a), y
- e) el valor de referencia que se utilizará para asignar gratuitamente los derechos de emisión a los operadores de aeronaves que hayan presentado solicitudes a la Comisión de conformidad con el apartado 2.

El valor de referencia a que se refiere la letra e), expresado en derechos de emisión por toneladas-kilómetro, se calculará dividiendo el número de derechos de emisión mencionados en la letra d) entre la suma de toneladas-kilómetro que figuren en las solicitudes presentadas a la Comisión de conformidad con el apartado 2.

4. En el plazo de tres meses a partir de la fecha de adopción de la decisión por la Comisión de conformidad con el apartado 3, cada Estado miembro responsable de la gestión calculará y publicará:

a) el total de derechos de emisión asignados para el período en cuestión a cada operador de aeronaves que haya presentado una solicitud a la Comisión de conformidad con el apartado 2, calculado multiplicando las toneladas-kilómetro que figuren en la solicitud por el valor de referencia al que se refiere la letra e) del apartado 3, y

b) los derechos de emisión asignados a cada operador de aeronaves para cada año, que se determinarán dividiendo el total de los derechos de emisión asignados para el período en cuestión, calculado de conformidad con la letra a), entre el número de años del período en el que ese operador de aeronaves esté realizando una actividad de aviación enumerada en el anexo I.

5. A más tardar el 28 de febrero de 2012 y el 28 de febrero de cada año posterior, la autoridad competente del Estado miembro responsable de la gestión expedirá a cada operador de aeronaves el número de derechos de emisión que se le haya asignado para ese año con arreglo al presente artículo o al artículo 3 *septies*.

#### Artículo 3 *septies*

#### Reserva especial para determinados operadores de aeronaves

1. En cada período de los contemplados en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, el 3 % del total de derechos de emisión que deban asignarse se destinará a una reserva especial para los operadores de aeronaves:

a) que comiencen a desarrollar una actividad de aviación de las contempladas en anexo I una vez transcurrido el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al apartado 1 del artículo 3 *sexies*, en relación con uno de los períodos contemplados en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, o

b) cuyos datos sobre toneladas-kilómetro aumenten por término medio más de un 18 % anual entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al apartado 1 del artículo 3 *sexies*, en relación con uno de los períodos contemplados en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, y el segundo año natural de dicho período,

y cuya actividad con arreglo a la letra a), o actividad complementaria con arreglo a la letra b), no represente en su totalidad o en parte una continuación de una actividad de aviación realizada previamente por otro operador de aeronaves.

2. Los operadores de aeronaves a los que puedan asignarse derechos de emisión con arreglo al apartado 1 podrán solicitar una asignación gratuita de derechos de la reserva especial dirigiéndose a la autoridad competente del Estado miembro responsable de la gestión. Las solicitudes se presentarán antes del 30 de junio del tercer año del

período contemplado en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, al que se refiera la solicitud en cuestión.

Las asignaciones a un operador de aeronaves virtud de la letra b) del apartado 1, no excederán de 1 000 000 de derechos de emisión.

3. Las solicitudes a que se refiere el apartado 2 deberán:

a) facilitar datos sobre toneladas-kilómetro, verificados con arreglo a los anexos IV y V, en relación con las actividades de aviación de las enumeradas en el anexo I realizadas por el operador de aeronaves en el transcurso del segundo año del período mencionado en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, al que se refieran las solicitudes,

b) aportar pruebas de que se cumplen los criterios para la obtención de derechos de emisión con arreglo al apartado 1, y

c) en el caso de los operadores de aeronaves a que se refiere la letra b) del apartado 1, declarar:

i) el incremento porcentual en toneladas-kilómetro realizado por el operador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al apartado 1 del artículo 3 *sexies*, en relación con un período de los contemplados en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, y el segundo año natural de dicho período,

ii) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro realizado por el operador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al apartado 1 del artículo 3 *sexies*, en relación con uno de los períodos contemplados en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, y el segundo año natural de dicho período, y

iii) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en la letra b) del apartado 1, realizado por el operador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al apartado 1 del artículo 3 *sexies*, en relación con uno de los períodos contemplados en el apartado 2 del artículo 3 *quater*, y el segundo año natural de dicho período.

4. A más tardar seis meses después de la fecha límite fijada para hacer una solicitud con arreglo al apartado 2, los Estados miembros presentarán a la Comisión las solicitudes recibidas con arreglo a dicho apartado.

5. A más tardar 12 meses después de la fecha límite fijada para hacer una solicitud con arreglo al apartado 2, la Comisión decidirá el valor de referencia que deberá utilizarse para asignar gratuitamente derechos de emisión a los operadores de aeronaves cuyas solicitudes hayan sido presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 4.



A reserva de lo dispuesto en el apartado 6, el valor de referencia se calculará dividiendo el número de derechos de emisión de la reserva especial entre la suma de:

a) los datos sobre las toneladas-kilómetro correspondientes a los operadores de aeronaves que cumplan lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 que se hayan incluido en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo a la letra a) del apartado 3 y al apartado 4, y

b) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en la letra b) del apartado 1 correspondiente a los operadores de aeronaves a que se refiere la letra b) del apartado 1 y que se haya indicado en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al inciso iii) de la letra c) del apartado 3 y al apartado 4.

6. El valor de referencia al que se refiere el apartado 5 no dará lugar a una asignación anual por tonelada-kilómetro superior a la asignación por tonelada-kilómetro que se conceda a los operadores de aeronaves con arreglo al apartado 4 del artículo 3 *sexies*.

7. En un plazo de tres meses tras la fecha de adopción de la decisión por la Comisión, de conformidad con el apartado 5, cada Estado miembro responsable de la gestión calculará y publicará:

a) la asignación de derechos de emisión de la reserva especial a todo operador de aeronaves cuya solicitud haya sido presentada a la Comisión con arreglo al apartado 4. Esta asignación se calculará multiplicando el valor de referencia al que se refiere el apartado 5 por:

i) en el caso de los operadores de aeronaves a los que sea aplicable la letra a) del apartado 1, las toneladas-kilómetro incluidas en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo a la letra a) del apartado 3 y al apartado 4,

ii) en el caso de los operadores de aeronaves a los que sea aplicable a la letra b) del apartado 1, el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en la letra b) del apartado 1 y que se haya indicado en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al inciso iii) de la letra c) del apartado 3 y al apartado 4, y

b) la asignación de derechos de emisión a cada operador de aeronaves para cada año, que se calculará dividiendo su asignación de derechos de emisión con arreglo a la letra a) entre el número de años naturales completos restantes del período al que se refiere el apartado 2 del artículo 3 *quater*, al que corresponda la asignación.

8. Los Estados miembros subastarán los derechos de emisión de la reserva especial que no hayan sido asignados.

9. La Comisión podrá establecer normas detalladas sobre el funcionamiento de la reserva especial con arreglo al presente artículo, incluida una evaluación del cumplimiento

de los criterios para obtener derechos de emisión con arreglo al apartado 1. Dichas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el apartado 3 del artículo 23.

*Artículo 3 octies*

#### **Planes de seguimiento y notificación**

Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que los operadores de aeronaves presenten a las autoridades competentes de dichos Estados miembros un plan de seguimiento en el que establezcan medidas para vigilar y notificar las emisiones y los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de las solicitudes con arreglo al artículo 3 *sexies*, y por que la autoridad competente apruebe dichos planes de acuerdo con las directrices adoptadas con arreglo al artículo 14.».

5) Se insertan el título y el artículo siguientes:

«CAPÍTULO III

#### **INSTALACIONES FIJAS**

*Artículo 3 nonies*

#### **Ámbito de aplicación**

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las actividades enumeradas en el anexo I distintas de las actividades de aviación.».

6) En el apartado 2 del artículo 6, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, equivalentes a las emisiones totales de la instalación en dicho año natural, verificadas de conformidad con el artículo 15.».

7) Después del artículo 11, se inserta el título siguiente:

«CAPÍTULO IV

#### **DISPOSICIONES APLICABLES A LA AVIACIÓN Y A LAS INSTALACIONES FIJAS».**

8) En el artículo 11 *bis* se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis*. Durante el período mencionado en el apartado 1 del artículo 3 *quater*, los operadores de aeronaves podrán utilizar RCE y URE hasta el 15 % del número de derechos de emisión que deban entregar de conformidad con el apartado 2 *bis* del artículo 12.

Para los períodos ulteriores, el porcentaje de RCE y URE que puedan utilizarse en relación con las actividades de aviación se revisará como parte de la revisión general de la presente Directiva y teniendo en cuenta la evolución del régimen internacional del cambio climático.

La Comisión publicará este porcentaje como mínimo seis meses antes del comienzo de cada período de los mencionados en el artículo 3 *quater*.

- 9) En el apartado 2 del artículo 11 *ter*, el término «instalaciones» se sustituye por «actividades».
- 10) El artículo 12 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 2, después del término «efectos» se insertan los términos «del cumplimiento de las obligaciones de un operador de aeronaves en virtud del apartado 2 *bis* o»;
- b) se inserta el apartado siguiente:
- «2 *bis*. Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, cada operador de aeronaves entregue un número de derechos de emisión equivalente a las emisiones totales del año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15, procedentes de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador. Los Estados miembros velarán por que los derechos de emisión entregados de conformidad con el presente apartado se cancelen posteriormente.»;
- c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, el titular de cada instalación entregue un número de derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, equivalente a las emisiones totales de esa instalación durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15, y por que dichos derechos se cancelen a continuación.».
- 11) En el apartado 3 del artículo 13, los términos «apartado 3 del artículo 12» se sustituyen por «apartados 2 *bis* o 3 del artículo 12».
- 12) El artículo 14 queda modificado como sigue:
- a) en la primera frase del apartado 1:
- i) después de los términos «esas actividades» se inserta el texto «y de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de una solicitud de conformidad con los artículos 3 *sexies* o 3 *septies*»,
- ii) se suprimen los términos «a más tardar el 30 de septiembre de 2003», y
- b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. Los Estados miembros velarán por que los titulares o los operadores de aeronaves notifiquen las emisiones de la instalación durante cada año natural, o, a partir del 1 de enero de 2010, de las aeronaves que operan a la autoridad competente una vez finalizado ese año, de conformidad con las directrices.».
- 13) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 15
- Verificación**
- Los Estados miembros velarán por que los informes presentados por los titulares y los operadores de aeronaves de conformidad con el apartado 3 del artículo 14, se verifiquen de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo V y las disposiciones de aplicación que adopte la Comisión de conformidad con el presente artículo, y por que la autoridad competente sea informada al respecto.
- Los Estados miembros velarán por que el titular o el operador de aeronaves cuyo informe verificado no haya sido considerado satisfactorio según los criterios del anexo V y las disposiciones de aplicación que adopte la Comisión de conformidad con el presente artículo, a más tardar el 31 de marzo de cada año respecto de las emisiones del año anterior, no puedan proceder a nuevas transferencias de derechos de emisión mientras no se considere satisfactorio su informe verificado.
- La Comisión podrá adoptar disposiciones de aplicación relativas a la verificación de los informes presentados por los operadores de aeronaves de conformidad con el apartado 3 del artículo 14, y de las solicitudes a que se refieren los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*, incluidos los procedimientos de verificación que han de utilizar los verificadores, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el apartado 2 del artículo 23.».
- 14) El artículo 16 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 1, se suprimen los términos «el 31 de diciembre de 2003 a más tardar»;
- b) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «2. Los Estados miembros velarán por que se publiquen los nombres de los titulares y de los operadores de aeronaves que hayan infringido la obligación de entregar derechos de emisión suficientes con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.

3. Los Estados miembros velarán por que cualquier titular u operador de aeronaves que no entregue suficientes derechos de emisión a más tardar el 30 de abril de cada año para cubrir sus emisiones del año anterior esté obligado a pagar una multa por exceso de emisiones. La multa por exceso de emisiones será de 100 EUR por cada tonelada equivalente de dióxido de carbono emitido para la que el titular u operador de aeronaves no haya entregado derechos de emisión. El pago de la multa por exceso de emisiones no eximirá al titular u operador de aeronaves de la obligación de entregar una cantidad de derechos de emisión equivalente a la de las emisiones en exceso, en el momento de entregar los derechos de emisión correspondientes al año natural siguiente.»;

c) se añaden los siguientes apartados:

«5. En caso de que un operador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y que otras medidas coercitivas no hayan logrado garantizar su cumplimiento, el Estado miembro responsable de la gestión podrá solicitar a la Comisión que decida prohibir la explotación al operador de aeronaves afectado.

6. Las solicitudes hechas por los Estados miembros responsables de la gestión de conformidad con el apartado 5 incluirán:

a) pruebas de que el operador de aeronaves no ha cumplido sus obligaciones con arreglo a la presente Directiva;

b) pormenores sobre las medidas coercitivas adoptadas por el Estado miembro interesado;

c) los motivos para la prohibición de explotación en toda la Comunidad, y

d) una recomendación relativa al alcance de la prohibición de explotación en la Comunidad y a las condiciones que deban aplicarse.

7. Cuando las solicitudes a que se refiere el apartado 5 estén dirigidas a la Comisión, esta informará a los demás Estados miembros a través de sus representantes en el Comité al que se refiere el apartado 1 del artículo 23, de acuerdo con el reglamento interno del Comité.

8. La adopción de una decisión a raíz de una solicitud con arreglo al apartado 5 irá precedida, cuando proceda y resulte factible, de consultas a las autoridades competentes de la supervisión reglamentaria del operador de aeronaves afectado. Cuando sea posible, las consultas se

realizarán de modo conjunto por la Comisión y los Estados miembros.

9. Cuando la Comisión considere la adopción de una decisión a raíz de una solicitud con arreglo al apartado 5, comunicará al operador de aeronaves afectado los hechos y las consideraciones esenciales en que se funde dicha decisión. Al operador de aeronaves afectado se le brindará la oportunidad de presentar a la Comisión observaciones por escrito en los diez días hábiles siguientes a la fecha en que se haya hecho la comunicación antes mencionada.

10. Previa solicitud de un Estado miembro, la Comisión podrá adoptar, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el apartado 2 del artículo 23, una decisión que imponga una prohibición de explotación al operador de aeronaves afectado.

11. Los Estados miembros harán cumplir en su territorio cualquier decisión adoptada en virtud del apartado 10. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas para aplicar tales decisiones.

12. Si procede, se establecerán normas detalladas en relación con los procedimientos a los que se refiere el presente artículo. Dichas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el apartado 3 del artículo 23.».

15) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 18 bis

#### **Estado miembro responsable de la gestión**

1. El Estado miembro responsable de la gestión por lo que se refiere a un operador de aeronaves será:

a) en el caso de un operador de aeronaves titular de una licencia de explotación válida, concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (\*), el Estado miembro que haya concedido la licencia a dicho operador de aeronaves, y

b) en todos los demás casos, el Estado miembro para el que se hayan calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas, procedentes de los vuelos operados por este operador de aeronaves durante el año de referencia.

2. Cuando, en el transcurso de los dos primeros años de un período contemplado en el artículo 3 *quater*, ninguna de las emisiones de la aviación atribuidas procedentes de los vuelos operados por un operador de aeronaves a que se refiere la letra b) del apartado 1 del presente artículo esté atribuida a su Estado miembro responsable de la gestión, el operador de aeronaves deberá ser transferido a otro Estado miembro responsable de la gestión en relación con el próximo período. El nuevo Estado miembro responsable de la gestión será el Estado miembro para el que se hayan calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas, procedentes de los vuelos operados por dicho operador de aeronaves durante los dos primeros años del período anterior.

3. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión:

- a) antes del 1 de febrero de 2009, publicará una lista de los operadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I el 1 de enero de 2006 o a partir de dicha fecha, en la que especificará el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador de aeronaves, de conformidad con el apartado 1, y
- b) antes del 1 de febrero de cada año posterior, actualizará la lista para incluir a los operadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I después de dicha fecha.

4. La Comisión podrá desarrollar, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el apartado 2 del artículo 23, directrices sobre la gestión de los operadores de aeronaves en virtud de la presente Directiva por parte de los Estados miembros responsables de la gestión.

5. A efectos del apartado 1, se entenderá por "año de referencia", en relación con un operador de aeronaves que haya iniciado sus actividades en la Comunidad después del 1 de enero de 2006, el primer año natural de operaciones, y en todos los demás casos, el año natural que comienza el 1 de enero de 2006.

Artículo 18 ter

#### Asistencia de Eurocontrol

En cumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del apartado 4 del artículo 3 *quater* y del artículo 18 *bis*, la Comisión podrá solicitar la asistencia de Eurocontrol o de otra organización pertinente y celebrar al efecto los acuerdos oportunos con dichas organizaciones.

(\*) DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.».

16) En el artículo 19, el apartado 3 se modifica como sigue:

- a) la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«Dicho Reglamento incluirá también disposiciones relativas a la utilización e identificación de RCE y URE en el régimen comunitario y al control del nivel de dicha utilización, así como disposiciones para tener en cuenta la inclusión de las actividades de aviación en el régimen comunitario.»;

b) se añade el párrafo siguiente:

«El Reglamento relativo a un régimen normalizado y garantizado de registros garantizará que los derechos de emisión, las RCE y las URE asignados a un operador de aeronaves se transfieran a las cuentas de los Estados miembros durante el primer período de compromiso del Protocolo de Kioto únicamente en la medida en que dichos derechos de emisión, RCE y URE correspondan a emisiones incluidas en los totales nacionales de las listas nacionales de los Estados miembros para dicho período.».

17) En el artículo 23, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los apartados 1 a 4 del artículo 5 *bis* y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en el artículo 8 de esta.».

18) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 25 bis

#### Medidas de terceros países para reducir el impacto en el cambio climático de la aviación

1. Cuando un tercer país adopte medidas para reducir el impacto en el cambio climático de los vuelos procedentes de dicho país que aterrizan en la Comunidad, la Comisión, previa consulta al tercer país y a los Estados miembros en el Comité mencionado en el apartado 1 del artículo 23, evaluará las opciones disponibles con el fin de prever una interacción óptima entre el régimen comunitario y las medidas de dicho país.

En caso necesario, la Comisión podrá adoptar modificaciones para establecer la exclusión de los vuelos procedentes del tercer país en cuestión de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I, o para establecer cualquier otra modificación de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I que se requiera en virtud de un acuerdo de conformidad con el párrafo cuarto. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el apartado 3 del artículo 23.

La Comisión podrá proponer al Parlamento Europeo y el Consejo cualquier otra modificación de la presente Directiva.

La Comisión, si procede, también podrá formular recomendaciones al Consejo con arreglo al apartado 1 del artículo 300 del Tratado para entablar negociaciones con vistas a celebrar un acuerdo con el tercer país de que se trate.

2. La Comunidad y sus Estados miembros seguirán tratando de que se alcance un acuerdo sobre medidas globales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación. A la luz de dicho acuerdo, la Comisión estudiará la necesidad de introducir modificaciones en la presente Directiva en lo que respecta a los operadores de aeronaves.».

19) El artículo 28 se modifica como sigue:

a) la letra b) del apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«b) que será responsable de la entrega de una cantidad de derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, equivalente al total de las emisiones procedentes de las instalaciones agrupadas, no obstante lo dispuesto en la letra e) del apartado 2 del artículo 6 y en el apartado 3 del artículo 12; y»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El administrador fiduciario será objeto de sanciones en caso de que infrinja el requisito de entrega de una cantidad de derechos de emisión, distintos de los derechos de emisión expedidos en virtud del capítulo II, suficiente para cubrir la cifra total de emisiones procedentes de las instalaciones agrupadas, no obstante lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del artículo 16.».

20) En el artículo 30, se añade el apartado siguiente:

«4. A más tardar el 1 de diciembre de 2014, la Comisión, basándose en la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva y en su seguimiento, llevará a cabo una revisión del funcionamiento de la presente Directiva en lo que respecta a las actividades de aviación que se indican en el anexo I, y podrá, si procede, presentar propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo en virtud del artículo 251 del Tratado. La Comisión estudiará de manera especial:

- a) las consecuencias y los efectos de la presente Directiva sobre el funcionamiento general del régimen comunitario;
- b) el funcionamiento del mercado de derechos de emisión del sector de la aviación, incluida, en particular, cualquier posible distorsión del mercado;
- c) la eficacia medioambiental del régimen comunitario y la medida en que deberá reducirse la cantidad total de derechos de emisión asignados a los operadores de aero-

naves al amparo del artículo 3 *ter*, en consonancia con los objetivos globales de la Unión Europea en materia de reducción de emisiones;

- d) las repercusiones del régimen comunitario sobre el sector de la aviación, incluidas cuestiones relacionadas con la competitividad, teniendo particularmente en cuenta los efectos de las políticas relativas al cambio climático aplicadas para la aviación fuera de la Unión Europea;
- e) la continuidad de la reserva especial para los operadores de aeronaves, teniendo en cuenta la probable convergencia de las tasas de crecimiento en el sector;
- f) las repercusiones del régimen comunitario sobre la dependencia estructural en el transporte aéreo de las islas, las regiones de interior, las regiones periféricas y las regiones ultraperiféricas de la Comunidad;
- g) si debe incluirse un régimen de entrada para facilitar el comercio de derechos de emisión entre operadores de aeronaves y operadores de instalaciones, garantizando a la vez que ninguna transacción dé lugar a una transferencia neta de derechos de los operadores de aeronaves a los operadores de instalaciones;
- h) las repercusiones de los umbrales de exclusión especificados en el anexo I por lo que respecta a la masa máxima de despegue autorizada y al número máximo de vuelos efectuados al año por un operador de aeronaves;
- i) las repercusiones para el régimen comunitario que se deriven de la exención de determinados vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas en virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (\*);
- j) la evolución, incluido el potencial de desarrollo en el futuro, de la eficiencia de la aviación y, en particular, los progresos en la realización del objetivo del Consejo Asesor para la Investigación Aeronáutica en Europa (ACARE) de desarrollar y probar tecnologías capaces de reducir el consumo de combustible en un 50 % para 2020, y la posible necesidad de nuevas medidas para incrementar la eficiencia;
- k) la evolución de la comprensión científica de los efectos sobre el cambio climático de las estelas de condensación y los cirros generados por la aviación, con vistas a proponer medidas paliativas eficaces.

La Comisión informará acto seguido al Parlamento Europeo y al Consejo.

(\*) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.».

21) Después del artículo 30, se inserta el título siguiente:

«CAPÍTULO V

**DISPOSICIONES FINALES».**

22) Los anexos I, IV y V se modifican con arreglo al anexo de la presente Directiva.

*Artículo 2*

### **Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 2 de febrero de 2010. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten

en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

*Artículo 3*

### **Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 4*

### **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, 19 de noviembre de 2008.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J.-P. JOUYET

## ANEXO

Los anexos I, IV y V de la Directiva 2003/87/CE se modifican como sigue:

1. El anexo I se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el título siguiente:

**«CATEGORÍAS DE ACTIVIDADES A LAS QUE SE APLICA LA PRESENTE DIRECTIVA»;**

b) en el apartado 2, se inserta el párrafo siguiente antes del cuadro:

«A partir del 1 de enero de 2012, se incluirán todos los vuelos con destino u origen en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado.»;

c) se añade la siguiente categoría de actividad:

<p><i>«Aviación</i></p> <p>Vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado.</p> <p>Esta actividad no incluirá:</p> <p>a) los vuelos efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, de un Monarca reinante y de sus familiares más próximos, de Jefes de Estado o de Gobierno y Ministros del Gobierno, de un país que no sea un Estado miembro; siempre que tal circunstancia esté corroborada por el correspondiente indicador de categoría en el plan de vuelo;</p> <p>b) los vuelos militares efectuados por aeronaves militares y los vuelos de las autoridades aduaneras y la policía;</p> <p>c) los vuelos relacionados con actividades de búsqueda y salvamento, los vuelos de lucha contra incendios, los vuelos humanitarios y los vuelos de servicios médicos de urgencia, autorizados por el organismo competente adecuado;</p> <p>d) cualesquiera vuelos efectuados de acuerdo con las normas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago;</p> <p>e) los vuelos que terminan en el mismo aeródromo de donde ha partido la aeronave, sin que en el intervalo se haya realizado aterrizaje alguno;</p> <p>f) los vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente al efecto de obtención de licencias, o de evaluación de la tripulación de pilotaje, siempre que tal circunstancia esté corroborada por la correspondiente indicación en el plan de vuelo, a condición de que el vuelo no sirva para transporte de pasajeros o carga, ni para el posicionamiento o traslado de la aeronave;</p> <p>g) los vuelos efectuados exclusivamente para fines de investigación científica o de ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres;</p> <p>h) los vuelos efectuados exclusivamente por aeronaves con una masa máxima de despegue autorizada de menos de 5 700 kg;</p> <p>i) los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas en virtud del Reglamento (CEE) n<sup>o</sup> 2408/92 en rutas dentro de las regiones ultraperiféricas, tal y como se especifican en el apartado 2 del artículo 299 del Tratado o en rutas en que la capacidad ofrecida no supere los 30 000 asientos anuales, y</p> <p>j) los vuelos que, excepto por el presente punto, entrarían dentro de esta actividad, efectuados por un operador de transporte aéreo comercial que realice</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— menos de 243 vuelos por período durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos, o bien</li> <li>— vuelos con un total anual de emisiones inferior a 10 000 toneladas al año.</li> </ul> <p>Los vuelos efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, de un Monarca reinante y de su familia inmediata, de Jefes de Estado o de Gobierno y Ministros del Gobierno de un Estado miembro no podrán ser excluidos en virtud del presente punto.».</p>	<p>Dióxido de carbono</p>
---	---------------------------

2. El anexo IV se modifica como sigue:

a) después del título del anexo se inserta el epígrafe siguiente:

«**PARTE A — Seguimiento y notificación de las emisiones de instalaciones fijas**»;

b) se añade la parte siguiente:

«**PARTE B — Seguimiento y notificación de las emisiones de las actividades de aviación**

**Seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono**

Las emisiones se seguirán mediante cálculos. Las emisiones se calcularán utilizando la fórmula siguiente:

**Consumo de combustible × factor de emisión**

El consumo de combustible incluirá el combustible utilizado por el grupo auxiliar de energía. El consumo real de combustible para cada vuelo se utilizará siempre que sea posible y se calculará utilizando la fórmula siguiente:

Cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento de combustible – cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento del combustible necesario para el vuelo siguiente + abastecimiento de combustible para dicho vuelo siguiente.

Si no se dispone de datos sobre el consumo real de combustible, se utilizará un método por niveles normalizado para calcular el consumo de combustible sobre la base de la mejor información disponible.

Se utilizarán los factores de emisión por defecto que figuran en las Directrices 2006 del IPCC para los inventarios nacionales, o actualizaciones posteriores de estas Directrices, a menos que los factores de emisión específicos de una actividad, identificados por laboratorios independientes acreditados mediante métodos analíticos reconocidos, sean más exactos. El factor de emisión de la biomasa será cero.

Se harán cálculos separados para cada vuelo y cada combustible.

**Notificación de las emisiones**

Todos los operadores de aeronaves incluirán la siguiente información en el informe que deben transmitir de conformidad con el apartado 3 del artículo 14:

A. Los datos de identificación del operador de aeronaves, en particular:

- nombre del operador de aeronaves,
- Estado miembro responsable de la gestión,
- dirección, incluidos el código postal y el país y, si es diferente, dirección de contacto en el Estado miembro responsable de la gestión,
- números de matrícula de las aeronaves y los tipos de aeronaves utilizados en el período cubierto por el informe para realizar las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador,
- número y organismo emisor del Certificado de Operador Aéreo y de la licencia de explotación conforme a los cuales se hayan realizado las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador,
- dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto, y
- nombre del propietario de la aeronave.

B. Para cada tipo de combustible cuyas emisiones se calculan:

- consumo de combustible,
- factor de emisión,



- total de emisiones agregadas de todos los vuelos efectuados durante el período al que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador,
- emisiones agregadas de:
  - todos los vuelos efectuados durante el período a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador, y que, procedentes de un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro, tengan su destino en un aeródromo situado en el territorio de ese mismo Estado miembro,
  - todos los demás vuelos efectuados durante el período a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador,
- emisiones agregadas de todos los vuelos efectuados durante el período al que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador y que:
  - tengan su origen en un Estado miembro, y
  - tengan su destino en un Estado miembro procedentes de un tercer país,
- incertidumbre.

#### **Seguimiento de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de los artículos 3 *sexies* y 3 *septies***

A efectos de las solicitudes de asignación de derechos de emisión, de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 *sexies* o el apartado 2 del artículo 3 *septies* el volumen de actividades de aviación se calculará en toneladas-kilómetro aplicando la siguiente fórmula:

Toneladas-kilómetro = distancia × carga útil

siendo:

“distancia”: la distancia ortodrómica entre el aeródromo de origen y el aeródromo de destino, más un factor fijo adicional de 95 km, y

“carga útil”: la masa total de carga, correo y pasajeros transportados.

A efectos de cálculo de la carga útil:

- el número de pasajeros será el número de personas a bordo, excluyendo a los miembros de la tripulación,
- los operadores de aeronaves podrán optar entre aplicar la masa real o estándar para pasajeros y equipaje facturado que figura en su documentación de masa y centrado para los vuelos pertinentes o bien un valor por defecto de 100 kg para cada pasajero y su equipaje facturado.

#### **Notificación de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de los artículos 3 *sexies* y 3 *septies***

Todos los operadores de aeronaves incluirán la siguiente información en su solicitud de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 *sexies* o el apartado 2 del artículo 3 *septies*:

A. Los datos de identificación del operador de aeronaves, en particular:

- nombre del operador de aeronaves,
- Estado miembro responsable de su gestión,
- dirección, incluidos el código postal y el país y, si es diferente, dirección de contacto en el Estado miembro responsable de la gestión,
- números de matrícula de las aeronaves y tipos de aeronaves utilizados durante el año a que se refiere la solicitud para realizar las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador,

- número y organismo emisor del certificado de operador aéreo y de la licencia de explotación conforme a los cuales se hayan realizado las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es operador,
- dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto, y
- nombre del propietario de la aeronave.

B. Datos sobre toneladas-kilómetro

- número de vuelos por par de aeródromos,
- número de pasajeros-kilómetro por par de aeródromos,
- número de toneladas-kilómetro por par de aeródromos,
- método elegido para el cálculo de la masa para pasajeros y equipaje facturado,
- número total de toneladas-kilómetro para todos los vuelos efectuados durante el año al que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es el operador de aeronaves.».

3. El anexo V queda modificado como sigue:

- a) después del título del anexo, se inserta el título siguiente:

**«PARTE A — Verificación de las emisiones de las instalaciones fijas»;**

- b) se añade la parte siguiente:

**«PARTE B — Verificación de las emisiones de las actividades de aviación**

- 13) Los principios generales y los métodos establecidos en el presente anexo se aplicarán a la verificación de los informes de las emisiones procedentes de los vuelos que correspondan a una actividad de aviación enumerada en el anexo I.

A estos efectos:

- a) en el apartado 3, la referencia al titular se entenderá como referencia al operador de aeronaves, y en la letra c) la referencia a la instalación se entenderá como referencia a la aeronave utilizada para realizar las actividades de aviación a las que se refiere el informe;
- b) en el apartado 5, la referencia a la instalación se entenderá como referencia al operador de aeronaves;
- c) en el apartado 6, la referencia a las actividades llevadas a cabo en la instalación se entenderá como referencia a las actividades de aviación a las que se refiere el informe, realizadas por el operador de aeronaves;
- d) en el apartado 7, la referencia al emplazamiento de la instalación se entenderá como referencia a los emplazamientos utilizados por el operador de aeronaves para realizar las actividades de aviación a las que se refiere el informe;
- e) en los apartados 8 y 9, las referencias a las fuentes de emisiones de la instalación se entenderán como referencia a la aeronave de la que es responsable el operador, y
- f) en los apartados 10 y 12, las referencias al titular se entenderán como referencias al operador de aeronaves.

**Disposiciones adicionales relativas a la verificación de los informes de emisiones procedentes de la aviación**

- 14) El verificador comprobará en particular que:

- a) se han tenido en cuenta todos los vuelos correspondientes a una actividad de aviación enumerada en el anexo I; en esta tarea, el verificador se servirá de los datos sobre los horarios y de otros datos sobre tráfico del operador de aeronaves, en particular los datos solicitados a Eurocontrol por dicho operador;
- b) los datos agregados sobre consumo de combustible y los datos sobre el combustible comprado o suministrado de otro modo a las aeronaves que realizan la actividad de aviación son totalmente coherentes.

**Disposiciones adicionales relativas a la verificación de los datos sobre toneladas-kilómetro presentados a efectos de los artículos 3 *sexies* y 3 *septies***

- 15) Los principios generales y los métodos aplicados para verificar los informes de emisiones de conformidad con el apartado 3 del artículo 14, tal y como se establecen en el presente anexo, también se aplicarán, en su caso, de la misma manera a la verificación de los datos sobre toneladas-kilómetro de aviación.
  
  - 16) El verificador comprobará en particular que, en la solicitud presentada por el operador de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 *sexies* y el apartado 2 del artículo 3 *septies* solamente se han tenido en cuenta los vuelos realmente efectuados y correspondientes a una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la que es responsable el operador de aeronaves. En esta tarea, el verificador se servirá de los datos sobre tráfico del operador de aeronaves, incluidos los datos solicitados a Eurocontrol por dicho operador. Además, el verificador comprobará que la carga útil notificada por el operador de aeronaves corresponde a la que figura en el registro que lleva dicho operador con fines de seguridad.»
-