

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 122 E

51º año

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

20 de mayo de 2008

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
III	<i>Actos preparatorios</i>	
	CONSEJO	
2008/C 122 E/01	Posición Común (CE) nº 11/2008, de 28 de febrero de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles	1
2008/C 122 E/02	Posición Común (CE) nº 12/2008, de 3 de marzo de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Posición Común (CE) nº 13/2008, de 18 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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	19

ES

(¹) Texto pertinente a efectos del EEE

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 11/2008

aprobada por el Consejo el 28 de febrero de 2008

con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles

(2008/C 122 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 61, letra c), y su artículo 67, apartado 5, segundo guión,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunidad se ha fijado el objetivo de mantener y desarrollar un espacio de libertad, seguridad y justicia donde esté garantizada la libre circulación de personas. Con este fin, la Comunidad debe adoptar, entre otras cosas, las medidas de cooperación judicial en materia civil que sean necesarias para el correcto funcionamiento del mercado interior.
- (2) El principio de acceso a la justicia es fundamental y, con vistas a facilitar y mejorar el acceso a la justicia, el Consejo Europeo, en su reunión de Tampere de 15 y 16 de octubre de 1999, instó a los Estados miembros a que instauraran procedimientos alternativos de carácter extrajudicial.
- (3) En mayo de 2000, el Consejo adoptó unas Conclusiones sobre modalidades alternativas de solución de conflictos en asuntos civiles y mercantiles, en las que indicó que la definición de principios fundamentales en ese ámbito

constituye un paso fundamental para permitir el desarrollo y funcionamiento adecuados de los procedimientos extrajudiciales de solución de conflictos en asuntos civiles y mercantiles, de manera que se simplifique y mejore el acceso a la justicia.

- (4) En abril de 2002, la Comisión presentó un Libro Verde sobre las modalidades alternativas de solución de conflictos en el ámbito del derecho civil y mercantil en el que hacía balance de la situación imperante en lo que respecta a métodos de solución en la Unión Europea y con el que inició una amplia consulta con los Estados miembros y las partes interesadas sobre posibles medidas para promover el uso de la mediación.
- (5) El objetivo de asegurar un mejor acceso a la justicia, como parte de la política de la Unión Europea encaminada a establecer un espacio de libertad, seguridad y justicia, debe abarcar el acceso a métodos tanto judiciales como extrajudiciales de resolución de litigios. La presente Directiva debe contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior, en particular en lo referente a la disponibilidad de servicios de mediación.
- (6) La mediación puede dar una solución extrajudicial económica y rápida a conflictos en asuntos civiles y mercantiles, mediante procedimientos adaptados a las necesidades de las partes. Es más probable que los acuerdos resultantes de la mediación se cumplan voluntariamente y también que preserven una relación amistosa y viable entre las partes. Estos beneficios son aún más perceptibles en situaciones que presentan elementos transfronterizos.
- (7) Para promover el uso más frecuente de la mediación y garantizar que las partes que recurran a ella puedan contar con marco jurídico predecible, es necesario establecer una legislación marco que aborde, en particular, los aspectos fundamentales del procedimiento civil.

⁽¹⁾ DO C 286 de 17.11.2005, p. 1.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de marzo de 2007 (DO C 27 E de 31.1.2008, p. 129) y Posición Común del Consejo de 28 de febrero de 2008 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

- (8) Las disposiciones de la presente Directiva sólo se refieren a los procedimientos de mediación en litigios transfronterizos, pero nada debe impedir que los Estados miembros apliquen dichas disposiciones también a procedimientos de mediación de carácter nacional.
- (9) La presente Directiva no debe impedir en modo alguno la utilización de las nuevas tecnologías de comunicaciones en los procedimientos de mediación.
- (10) La presente Directiva debe aplicarse a los procedimientos en los que dos o más partes en un conflicto transfronterizo intenten voluntariamente alcanzar por sí mismas un acuerdo amistoso sobre la resolución de su litigio con la ayuda de un mediador. Debe aplicarse a asuntos civiles y mercantiles. No obstante no debe aplicarse a los derechos y obligaciones que las partes no sean libres de decidir por sí mismas en virtud de la legislación aplicable pertinente. Estos derechos y obligaciones son especialmente frecuentes en los ámbitos del Derecho de familia y del Derecho laboral.
- (11) La presente Directiva no debe aplicarse a las negociaciones precontractuales ni a los procedimientos de carácter cuasi jurisdiccional como determinados mecanismos de conciliación judicial, los sistemas aplicables a las reclamaciones de consumo, el arbitraje, y la determinación por experto, y tampoco a los procesos administrados por personas u órganos que formulan recomendaciones formales, ya sean jurídicamente vinculantes o no, sobre la solución del conflicto.
- (12) La presente Directiva debe ser aplicable a los casos en que un órgano jurisdiccional remite a las partes a la mediación o en que la legislación nacional prescribe la mediación. Debe asimismo ser aplicable, en la medida en que el Derecho nacional permita a un juez actuar como mediador, a la mediación llevada a cabo por un juez que no sea responsable de ningún proceso judicial relacionado con la cuestión o cuestiones objeto del litigio. No obstante, deben quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva las gestiones que el órgano jurisdiccional o juez competente para conocer del conflicto realice en el contexto de un proceso judicial relativo a dicho conflicto, así como los casos en los que el órgano jurisdiccional o el juez solicitan ayuda o asesoramiento de una persona competente.
- (13) La mediación a que se refiere la presente Directiva debe ser un procedimiento voluntario, en el sentido de que las partes se responsabilizan de él y pueden organizarlo como lo deseen y darlo por terminado en cualquier momento. No obstante, el Derecho nacional debe dar a los órganos jurisdiccionales la posibilidad de establecer límites temporales al procedimiento de mediación; por otra parte, también deben poder señalar a las partes la posibilidad de la mediación, cuando resulte oportuno.
- (14) Nada de lo dispuesto en la presente Directiva debe afectar a la legislación nacional que haga obligatorio el uso de la mediación o que la someta a incentivos o sanciones, siempre que tal legislación no impida a las partes el ejercicio de su derecho de acceso al sistema judicial. Tampoco afectará nada de lo dispuesto en la presente Directiva a los sistemas de mediación autorreguladores vigentes, en la medida en que se ocupen de aspectos que no estén cubiertos por la presente Directiva.
- (15) Para ofrecer seguridad jurídica, la presente Directiva debe indicar la fecha que ha de tenerse en cuenta para determinar si un litigio que las partes intentan resolver por mediación reviste o no carácter transfronterizo. A falta de acuerdo escrito, debe considerarse que las partes convienen en recurrir a la mediación en la fecha en que toman medidas concretas para iniciar el procedimiento de mediación.
- (16) Para asegurar la necesaria confianza mutua en lo que respecta a la confidencialidad, el efecto sobre los plazos de caducidad y prescripción, y el reconocimiento y ejecución de los acuerdos resultantes de la mediación, los Estados miembros deben promover, por los medios que consideren adecuados, la formación de mediadores y el establecimiento de mecanismos eficaces de control de calidad relativos a la prestación de servicios de mediación.
- (17) Los Estados miembros deben definir mecanismos de este tipo, que pueden incluir el recurso a soluciones disponibles en el mercado, pero no deben quedar obligados a aportar financiación para ello. Los mencionados mecanismos deben aspirar a preservar la flexibilidad del procedimiento de mediación y la autonomía de las partes, y a garantizar que la mediación se lleve a cabo de una forma eficaz, imparcial y competente. Es importante que se informe a los mediadores de la existencia del Código de conducta europeo para los mediadores, al que también debe poder acceder el público en general a través de Internet.
- (18) En el ámbito de la protección del consumidor, la Comisión adoptó una Recomendación ⁽¹⁾ que establece los criterios mínimos de calidad que los órganos extrajudiciales de resolución consensual de litigios en materia de consumo deben ofrecer a sus usuarios. Se debe alentar a todos los mediadores u organizaciones que entran en el ámbito de aplicación de dicha Recomendación a que respeten sus principios. Para facilitar la difusión de la información relativa a tales órganos, la Comisión debe crear una base de datos de los sistemas extrajudiciales que, a juicio de los Estados miembros, respetan los principios de la Recomendación.
- (19) La mediación no debe considerarse como una alternativa peor que el proceso judicial por el hecho de que el cumplimiento del acuerdo resultante de la mediación dependa de la buena voluntad de las partes. Por tanto, los Estados miembros deben asegurar que las partes en un acuerdo escrito resultante de la mediación puedan hacer que su contenido tenga fuerza ejecutiva. Los Estados
- ⁽¹⁾ Recomendación 2001/310/CE de la Comisión, de 4 de abril de 2001, relativa a los principios aplicables a los órganos extrajudiciales de resolución consensual de litigios en materia de consumo (DO L 109 de 19.4.2001, p. 56).

miembros solamente deben poder negarse a que un acuerdo tenga fuerza ejecutiva cuando su contenido sea contrario a su legislación, incluido su Derecho internacional privado, o cuando ésta no disponga la fuerza ejecutiva del contenido del acuerdo específico. Así podría ocurrir cuando la obligación especificada en el acuerdo no tuviese fuerza ejecutiva por su propia índole.

- (20) El contenido de los acuerdos resultantes de la mediación que hayan adquirido carácter ejecutivo en un Estado miembro debe ser reconocido y declarado ejecutivo en los demás Estados miembros, de conformidad con la legislación comunitaria o nacional aplicable, por ejemplo sobre la base del Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil ⁽¹⁾, o del Reglamento (CE) n° 2201/2003 del Consejo, de 27 de noviembre de 2003, relativo a la competencia, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia matrimonial y de responsabilidad parental ⁽²⁾.
- (21) El Reglamento (CE) n° 2201/2003 dispone expresamente que los acuerdos entre las partes deben tener fuerza ejecutiva en el Estado miembro en el que se han celebrado para poder ser ejecutivos en otro Estado miembro. Por consiguiente, si el contenido de un acuerdo resultante de la mediación en el ámbito del Derecho de familia no tiene fuerza ejecutiva en el Estado miembro en el que ha sido celebrado o en el que se solicita que se le dé carácter ejecutivo, la presente Directiva no debe alentar a las partes a eludir la legislación del Estado miembro en cuestión mediante gestiones encaminadas a dotarlo de fuerza ejecutiva en otro Estado miembro.
- (22) La presente Directiva no afectará a las normas de los Estados miembros aplicables a la ejecución de acuerdos que sean resultado de una mediación.
- (23) Dada la importancia de la confidencialidad en el procedimiento de mediación, es necesario que la presente Directiva contenga disposiciones que estipulen un grado mínimo de compatibilidad de las normas procesales civiles en lo que se refiere al modo en que se protege la confidencialidad de la mediación en todo proceso judicial o de arbitraje ulterior, ya sea de carácter civil o mercantil.
- (24) Con el fin de alentar a las partes a hacer uso de la mediación, los Estados miembros deben garantizar que sus normas sobre plazos de caducidad y prescripción no impidan a las partes recurrir a los tribunales o al arbitraje en caso de que fracase su intento de mediación. Los Estados miembros deben asegurarse de que se obtenga este resultado, aun cuando la presente Directiva no armonice las normas nacionales sobre prescripción y caducidad. Las disposiciones sobre los plazos de caducidad y prescripción de los acuerdos internacionales, tal como se aplican en los Estados miembros, por ejemplo en el

ámbito de la legislación sobre transportes, no deben verse afectadas por la presente Directiva.

- (25) Los Estados miembros deben alentar a que se informe al público en general de la forma de entablar contacto con mediadores y organizaciones que presten servicios de mediación. También deben alentar a los profesionales del Derecho a informar a sus clientes de las posibilidades que ofrece la mediación.
- (26) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo Interinstitucional «Legislar mejor» ⁽³⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre las directivas y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.
- (27) La presente Directiva trata de promover los derechos fundamentales y tiene en cuenta los principios reconocidos, en particular, por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (28) 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 o a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad está facultada para 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.
- (29) De conformidad con el artículo 3 del Protocolo sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Reino Unido e Irlanda han comunicado su voluntad de participar en la adopción y aplicación de la presente Directiva.
- (30) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Directiva y, por tanto, no está vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Finalidad y ámbito de aplicación

1. El objetivo de la presente Directiva es facilitar el acceso a modalidades alternativas de solución de conflictos y fomentar la resolución amistosa de litigios promoviendo el uso de la mediación y asegurando una relación equilibrada entre la mediación y el proceso judicial.

⁽³⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ DO L 12 de 16.1.2001, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ DO L 338 de 23.12.2003, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 2116/2004 (DO L 367 de 14.12.2004, p. 1).

2. La presente Directiva se aplicará, en los litigios transfronterizos, en los asuntos civiles y mercantiles, con la salvedad de aquellos derechos y obligaciones que no estén a disposición de las partes en virtud de la legislación pertinente. No se aplicará, en particular, a los asuntos fiscales, aduaneros o administrativos ni a la responsabilidad del Estado por actos u omisiones en el ejercicio de su autoridad soberana (*«acta iure imperii»*).

3. En la presente Directiva, se entenderá por «Estado miembro» cualquier Estado miembro, con excepción de Dinamarca.

Artículo 2

Litigios transfronterizos

1. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por litigio transfronterizo aquél en que al menos una de las partes está domiciliada o reside habitualmente en un Estado miembro distinto del Estado miembro de cualquiera de las otras partes en la fecha en que:

- a) las partes acuerden hacer uso de la mediación una vez surgido el litigio, o
- b) un tribunal dicte la mediación,
- c) sea obligatorio recurrir a la mediación a tenor de la legislación nacional, o
- d) a efectos del artículo 5, se remita una invitación a las partes.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, a efectos de los artículos 7 y 8 de la presente Directiva, también se entenderá por litigio transfronterizo aquél en el que se inicie un procedimiento judicial o un arbitraje tras la mediación entre las partes en un Estado miembro distinto de aquél en que las partes estén domiciliadas o residan habitualmente en la fecha que contemplan las letras a), b) o c) del apartado 1.

3. A efectos de los apartados 1 y 2, el domicilio se determinará de conformidad con los artículos 59 y 60 del Reglamento (CE) n° 44/2001.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «Mediación»: un procedimiento estructurado, sea cual sea su nombre o denominación, en el que dos o más partes en un litigio intentan voluntariamente alcanzar por sí mismas un acuerdo sobre la resolución de su litigio con la ayuda de un mediador. Este procedimiento puede ser iniciado por las partes, sugerido u ordenado por un órgano jurisdiccional o prescrito por el Derecho de un Estado miembro.

Incluye la mediación llevada a cabo por un juez que no sea responsable de ningún procedimiento judicial vinculado a dicho litigio. No incluye las gestiones para resolver el litigio

que el órgano jurisdiccional o el juez competentes para conocer de él realicen en el curso del proceso judicial referente a ese litigio.

- b) «Mediador»: todo tercero a quien se pida que lleve a cabo una mediación de forma eficaz, imparcial y competente, independientemente de su denominación o profesión en el Estado miembro en cuestión y del modo en que haya sido designado o se le haya solicitado que lleve a cabo la mediación.

Artículo 4

Calidad de la mediación

1. Los Estados miembros fomentarán, de la forma que consideren conveniente, la elaboración de códigos de conducta voluntarios y la adhesión de los mediadores y las organizaciones que presten servicios de mediación a dichos códigos, así como otros mecanismos efectivos de control de calidad referentes a la prestación de servicios de mediación.

2. Los Estados miembros fomentarán la formación inicial y continua de mediadores para garantizar que la mediación se lleve a cabo de forma eficaz, imparcial y competente en relación con las partes.

Artículo 5

Recurso a la mediación

1. El órgano jurisdiccional que conozca de un asunto, cuando proceda y teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso, podrá proponer a las partes que recurran a la mediación para solucionar el litigio. Asimismo el órgano jurisdiccional podrá pedir a las partes que asistan a una sesión informativa sobre el uso de la mediación, si se celebran tales sesiones y si son fácilmente accesibles.

2. La presente Directiva no afectará a la legislación nacional que estipule la obligatoriedad de la mediación o que la someta a incentivos o sanciones, ya sea antes o después de la incoación del proceso judicial, siempre que tal legislación no impida a las partes el ejercicio de su derecho de acceso al sistema judicial.

Artículo 6

Carácter ejecutivo de los acuerdos resultantes de la mediación

1. Los Estados miembros garantizarán que las partes, o una de ellas con el consentimiento explícito de las demás, puedan solicitar que se dé carácter ejecutivo al contenido de un acuerdo escrito resultante de una mediación. El contenido de tal acuerdo se hará ejecutivo a menos que, en el caso de que se trate, bien el contenido de ese acuerdo sea contrario al Derecho del Estado miembro donde se formule la solicitud, bien la legislación de ese Estado miembro no contemple su carácter ejecutivo.

2. El contenido del acuerdo podrá adquirir carácter ejecutivo en virtud de sentencia, resolución o acto auténtico emanado de un órgano jurisdiccional u otra autoridad competente, de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que se formule la solicitud.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los órganos jurisdiccionales u otras autoridades competentes para recibir una solicitud de conformidad con los apartados 1 y 2.

4. Lo dispuesto en el presente artículo no afectará a las normas aplicables al reconocimiento y a la ejecución en otro Estado miembro de un acuerdo que haya adquirido carácter ejecutivo de conformidad con el apartado 1.

Artículo 7

Confidencialidad de la mediación

1. Dado que la mediación debe efectuarse de manera que se preserve la confidencialidad, los Estados miembros garantizarán, salvo acuerdo contrario de las partes, que ni los mediadores ni las personas que participan en la administración del procedimiento de mediación estén obligados a declarar, en un proceso judicial civil o mercantil o en un arbitraje, sobre la información derivada de un procedimiento de mediación o relacionada con dicho proceso, excepto:

- a) cuando sea necesario por razones imperiosas de orden público en el Estado miembro de que se trate, en particular cuando así lo requiera la protección del interés superior del menor o la prevención de daños a la integridad física o psicológica de una persona;
- b) cuando el conocimiento del contenido del acuerdo resultante de la mediación sea necesaria para aplicar o ejecutar dicho acuerdo.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 no impedirá a los Estados miembros aplicar medidas más estrictas para proteger la confidencialidad de la mediación.

Artículo 8

Efecto de la mediación sobre los plazos de caducidad y prescripción

1. Los Estados miembros garantizarán que el hecho de que las partes que opten por la mediación con ánimo de solucionar un litigio no les impida posteriormente iniciar un proceso judicial o un arbitraje en relación con dicho litigio por haber vencido los plazos de caducidad o prescripción durante el procedimiento de mediación.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 se entenderá sin perjuicio de las disposiciones sobre plazos de caducidad o prescripción

incluidas en los acuerdos internacionales en que sean partes los Estados miembros.

Artículo 9

Información al público

Los Estados miembros fomentarán, por los medios que consideren oportunos, el acceso del público en general, en particular vía Internet, a la información sobre la forma de ponerse en contacto con mediadores y organismos que presten servicios de mediación.

Artículo 10

Información sobre los órganos jurisdiccionales y autoridades competentes

La Comisión hará accesible públicamente, por los medios que considere oportunos, la información sobre los órganos jurisdiccionales o autoridades competentes que le hayan comunicado los Estados miembros de conformidad con el artículo 6, apartado 3.

Artículo 11

Revisión

A más tardar el ... (*), la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. El informe examinará el desarrollo de la mediación en la Unión Europea y el impacto de la presente Directiva en los Estados miembros. Si es necesario, el informe irá acompañado de propuestas de adaptación de la presente Directiva.

Artículo 12

Incorporación al ordenamiento jurídico de los Estados miembros

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva antes del ... (**), con excepción del artículo 8, al que deberá darse cumplimiento el ... (***) a más tardar. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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.

(*) 8 años tras la adopción de la presente Directiva.

(**) 3 años tras la adopción de la presente Directiva.

(***) 30 meses tras la adopción de la presente Directiva.

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.

Artículo 14

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Artículo 13

Entrada en vigor

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

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. La Comisión presentó el 22 de octubre de 2004 su propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles.
2. En su sesión de los días 1 y 2 de diciembre de 2005, el Consejo de Justicia y Asuntos de Interior tomó nota del acuerdo alcanzado por el Comité de Derecho Civil (modalidades alternativas de solución de conflictos) ⁽¹⁾.
3. El Parlamento Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta en primera lectura el 29 de marzo de 2007 ⁽²⁾.
4. El Comité de Derecho Civil (modalidades alternativas de solución de conflictos) estudió las enmiendas del Parlamento Europeo el 13 de abril de 2007. A raíz de este estudio se preparó una versión refundida de la propuesta, que fue posteriormente debatida a lo largo de varias reuniones, modificándose en consecuencia algunos puntos.
5. El 3 de octubre de 2007, el Coreper refrendó un texto transaccional ⁽³⁾ derivado de los debates del Comité, texto que se utilizó como base para las negociaciones con el Parlamento Europeo con vistas a alcanzar un acuerdo en segunda lectura.
6. Durante las subsiguientes reuniones con el Parlamento Europeo se acordaron diversas enmiendas al texto transaccional. En su sesión de los días 8 y 9 de noviembre de 2007, el Consejo de Justicia y Asuntos de Interior alcanzó un acuerdo político sobre este nuevo texto ⁽⁴⁾. El Parlamento Europeo confirmó en tal ocasión que podía aceptar este texto.
7. El Consejo adoptó por unanimidad su posición común el 28 de febrero de 2008.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

8. La posición común del Consejo corresponde al texto del acuerdo político alcanzado en noviembre de 2007, que reflejaba el resultado de las negociaciones mantenidas por el Consejo, la Comisión y el Parlamento Europeo tras la adopción del dictamen en primera lectura del Parlamento.

A. Enmiendas 1 a 11, relativas a los considerandos

9. El Consejo ha incorporado en esencia, en la medida de lo posible, las enmiendas 1 a 11, pero muchas de ellas han sido reformuladas e insertadas en un orden diferente del propuesto, para respetar la formulación y la estructura finales del proyecto de Directiva.
10. El Consejo no ha aceptado la enmienda 2, pero ha mantenido en el considerando 18 una referencia a la Recomendación de la Comisión que se mencionaba en dicha enmienda. La enmienda 4 se ha recogido en el considerando 8, pero en una forma más sucinta. No se ha incorporado al texto de la posición común la última frase de la enmienda 6, ya que el Consejo ha mantenido el texto del artículo 7 bis del texto acordado en diciembre de 2005 (artículo 8 de la posición común). La enmienda 10 se ha incorporado en esencia en el considerando 17, pero sin las referencias expresas a las recomendaciones de la Comisión ni la referencia a la publicación del Código de conducta europeo para los mediadores.
11. El Consejo ha incluido algunos considerandos nuevos para explicar mejor ciertos aspectos del proyecto de Directiva. Así, ha insertado el considerando 9 con el fin de dejar constancia de que reconoce la inevitabilidad de que las nuevas técnicas de comunicación se empleen cada vez más en el proceso de mediación. También ha aclarado, en el considerando 22, que el proyecto de Directiva no establece normas de ejecución, por lo que las normas vigentes en la materia en los Estados miembros no se verán afectadas por la Directiva. Por último, para dar cumplimiento al Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor», ha añadido el considerando 26 en el que insta a los Estados miembros a que elaboren cuadros de concordancia cuando incorporen la Directiva al ordenamiento jurídico interno.

⁽¹⁾ 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

⁽²⁾ 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

⁽³⁾ 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. Enmiendas 12 a 34, relativas al articulado

12. El Consejo ha aceptado las enmiendas 12, 13 y 14 relativas al artículo 1 que, en gran medida, corresponden al texto que se acordó en diciembre de 2005. Aunque no se ha aceptado la sugerencia de que se suprima parte de la primera frase del apartado 2, se ha incorporado, con una formulación diferente, la excepción sugerida, de modo que el texto de la posición común reza ahora como sigue: «con la salvedad de aquellos derechos y obligaciones que no estén a disposición de las partes en virtud de la legislación pertinente». Por otra parte, se ha incluido una aclaración de la disposición en el considerando 10.
13. El Consejo ha incorporado en esencia la enmienda 15, que proponía un nuevo artículo relativo a la naturaleza transfronteriza de la Directiva, pero reformulando la disposición en cierta medida. Ha insertado asimismo el nuevo considerando 15 para aclarar el contenido del apartado 1.
14. Las enmiendas 16 y 17 se han plasmado en el texto del actual artículo 3. El Consejo ha aceptado la idea de que se mencione expresamente en el texto que el proceso de mediación tiene carácter voluntario, destacando además este extremo en el considerando 13. En vista de ello, el Consejo ha considerado innecesario insertar un nuevo apartado en este sentido, tal como había sugerido el Parlamento Europeo en su enmienda 21. En cuanto al texto de la letra b) del actual artículo 3, el Consejo ha decidido mantener el texto acordado en diciembre de 2005, por considerar que aclara de manera suficiente qué requisitos ha de cumplir el mediador al llevar a cabo un proceso de mediación.
15. El Consejo ha incorporado la enmienda 18 en el artículo 4 de la posición común, con la excepción del apartado 3 sugerido, que no ha podido aceptar.
16. Las enmiendas 19 y 20 relativas al artículo 3 (artículo 5 de la posición común), que correspondían al texto acordado en diciembre de 2005, se han aceptado en su totalidad, al igual que las enmiendas 22 y 27, relativas a la supresión de ciertas disposiciones.
17. El Consejo ha aceptado las enmiendas 23 a 26 relativas al artículo 5 (artículo 6 de la posición común), pero reformulando ligeramente el apartado 1 para darle mayor claridad.
18. En cuanto a la enmienda 28, el Consejo ha aceptado sus elementos de fondo, que se han recogido en el texto del artículo 7 de la posición común. Sin embargo, ha decidido mantener la disposición tal como se había formulado en el texto acordado en diciembre de 2005. Esto significa que el Consejo ha rechazado la sugerencia de que quienes intervienen en una mediación tampoco estén facultados para revelar información sobre el proceso de mediación ni que la prohibición de revelar tal información se aplique también a la comunicación de ésta a terceros. Al mantener la formulación del texto acordado, el Consejo ha decidido también no imponer a los Estados miembros la obligación de velar por que los participantes en un proceso de mediación no tengan derecho siquiera a prestar declaración.
19. El Consejo no ha podido aceptar la enmienda 29, que a su juicio contenía disposiciones excesivamente detalladas para una directiva. En consecuencia, en el artículo 8 de la posición común, ha mantenido el texto acordado en diciembre de 2005. Sin embargo, para destacar la importancia de esta disposición y atender a las inquietudes expresadas por el Parlamento Europeo, el Consejo ha insertado un nuevo considerando (considerando 24) que aclara sin lugar a dudas que la disposición impone a los Estados miembros una obligación en cuanto al resultado. La enmienda 30, relativa al apartado 2 del mismo artículo, ha sido aceptada por el Consejo, pero sin la última parte, que se consideró innecesaria y no se ha incluido por tanto en el texto final.
20. El Consejo ha aceptado la enmienda 31, recogiéndola en el nuevo artículo 9 de la posición común y en el considerando correspondiente (considerando 25).
21. El Consejo ha rechazado la enmienda 32 por considerar que sería imposible publicar el Código de conducta europeo para los mediadores en el Diario Oficial, puesto que dicho código no es un texto adoptado oficialmente. Sin embargo, como se indica en el apartado 10 de la presente exposición de motivos, el Consejo ha insertado una referencia al mencionado código en el considerando 17.

22. La enmienda 33, relativa a la cláusula de revisión, ha sido aceptada en esencia por el Consejo y figura ahora en el artículo 11 de la posición común, aunque con una formulación diferente. El Consejo no ha podido aceptar la última parte de la cláusula de revisión sugerida —relativa a una armonización de los plazos de caducidad y prescripción—, ni la enmienda 29 que trataba del mismo tema. Al haberse tratado esta disposición concreta en las negociaciones con el Parlamento Europeo, el texto actual ha sido ya objeto de un acuerdo.
23. El Consejo no ha podido aceptar la enmienda 34, porque la aplicación mediante acuerdos voluntarios que se sugiere sería imposible por motivos jurídicos. Sin embargo, se ha añadido en el considerando 14 una frase que aclara que los sistemas de mediación basados en la autorregulación ya existentes pueden mantenerse siempre y cuando versen sobre aspectos no regulados por la Directiva. En cuanto a los plazos de cumplimiento de la Directiva que se sugerían en la enmienda 34, el Consejo ha fijado fechas diferentes: los Estados miembros contarán ahora con 36 meses a partir de la fecha de adopción para dar cumplimiento a la Directiva, si bien deberán comunicar a la Comisión en un plazo de 30 meses los datos de los órganos jurisdiccionales o autoridades competentes.

III. CONCLUSIÓN

24. El Consejo considera que su posición común constituye un texto equilibrado que refleja fielmente el acuerdo alcanzado con el Parlamento Europeo durante las negociaciones mantenidas en octubre de 2007.
-

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 12/2008**aprobada por el Consejo el 3 de marzo de 2008****con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2008/C 122 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para proseguir los esfuerzos de creación de un mercado único de servicios de transporte ferroviario, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2004/49/CE ⁽³⁾, que establece un marco regulador común para la seguridad ferroviaria.
- (2) Originalmente, los procedimientos de autorización para la puesta en servicio de vehículos ferroviarios figuraban en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽⁴⁾ y en la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁵⁾ para los aspectos nuevos o actualizados del sistema ferroviario comunitario, así como en la Directiva 2004/49/CE para los vehículos que ya se están utilizando. De conformidad con las disposiciones relativas a la mejora de la legislación y con vistas a simplificar y modernizar la legislación comunitaria, deben incorporarse en un único acto jurídico todas las disposiciones relativas a las autorizaciones para la puesta en servicio de los vehículos ferroviarios.

Por consiguiente, el actual artículo 14 de la Directiva 2004/49/CE, debe suprimirse y debe incluirse en la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario ⁽⁶⁾, denominada en los sucesivos «Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles» que ha sustituido a las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

- (3) La entrada en vigor del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 1999 el 1 de julio de 2006 ha traído consigo nuevas normas en materia de contratos de utilización de vehículos. De acuerdo con su apéndice CUV (normas uniformes relativas a contratos de utilización de vehículos en el tráfico ferroviario internacional), los poseedores de vagones ya no están obligados a registrar sus vagones en una empresa ferroviaria. El antiguo Acuerdo «Regolamento Internazionale Veicoli» (RIV) entre empresas ferroviarias ha dejado de aplicarse y ha sido sustituido parcialmente por un nuevo acuerdo privado y voluntario (contrato general de utilización para vagones, GCU) entre empresas ferroviarias y poseedores de vagones, según el cual estos últimos estarán encargados del mantenimiento de sus vagones. Para reflejar estos cambios y facilitar la aplicación de la Directiva 2004/49/CE, en lo que se refiere al certificado de seguridad de las empresas ferroviarias, deben definirse los conceptos de «poseedor» y de «entidad encargada del mantenimiento» y precisarse la relación entre estas entidades y las empresas ferroviarias.

- (4) La definición de «poseedor» debe ceñirse lo más posible a la definición utilizada en el Convenio COTIF de 1999. Son numerosas las entidades que pueden considerarse como poseedoras de un vehículo, por ejemplo, el propietario, una empresa que explota económicamente una flota de vagones, una compañía que arrienda a una empresa ferroviaria vehículos con opción de compra, una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras que utilice vehículos para el mantenimiento de las mismas. Estas entidades ejercen el control de los vehículos con vistas a su utilización como medio de transporte por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras. Para excluir cualquier tipo de duda, el poseedor debe estar claramente identificado en el registro nacional de vehículos (RNV) previsto en el artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.

⁽¹⁾ DO C 256 de 27.10.2007, p. 39.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de noviembre de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 3 de marzo de 2008 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44). Versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

⁽⁴⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE de la Comisión (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

⁽⁵⁾ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE de la Comisión.

⁽⁶⁾ DOL ...

- (5) Antes de la puesta en servicio o de la utilización en la red de un vehículo, debe indicarse en el RNV una entidad encargada de su mantenimiento. El poseedor y la entidad encargada del mantenimiento pueden ser la misma persona u organismo. No obstante, en casos excepcionales, como, por ejemplo, para los vehículos que hayan sido puestos en servicio por primera vez en un tercer país, los vehículos remolcados con vistas a su puesta en servicio en otro lugar de la red o los vehículos que realicen servicios especiales de transporte, no es posible o adecuado indicar la entidad encargada del mantenimiento. En estos casos excepcionales, la autoridad nacional competente en materia de seguridad debe estar facultada para aceptar vehículos en la red bajo su competencia sin que se les haya designado una entidad encargada del mantenimiento.
- (6) Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, su sistema de gestión de la seguridad incluirá el sistema de mantenimiento y no será necesaria una certificación adicional. Si la entidad encargada del mantenimiento no es una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, dicha entidad podrá ser objeto de una certificación con arreglo a un sistema que deberá ser establecido por la Agencia Ferroviaria Europea y adoptado por la Comisión. El certificado expedido a dicha entidad deberá garantizar que todos los vehículos de los que esté encargada cumplen los requisitos de mantenimiento establecidos en la presente Directiva. El certificado debe ser válido en toda la Comunidad.
- (7) Los requisitos de mantenimiento están siendo elaborados en el contexto de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, en particular como parte de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) para el material rodante. La entrada en vigor de la presente Directiva hace necesario garantizar la coherencia entre estas ETI y los requisitos de certificación para la entidad encargada del mantenimiento que deberá adoptar la Comisión. La Comisión logrará este objetivo modificando, si procede, las ETI pertinentes, recurriendo para ello al procedimiento previsto en la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.
- (8) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, un más amplio desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y por consiguiente, y habida cuenta de la dimensión de la acción, puede 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 dicho objetivo.
- (9) Las medidas necesarias para la ejecución de la Directiva 2004/49/CE deben adoptarse de conformidad con 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 ⁽¹⁾.
- (10) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que revise y adapte los anexos de la Directiva 2004/49/CE, adopte y revise métodos y objetivos de seguridad comunes, y apruebe un sistema de certificación de mantenimiento. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la Directiva 2004/49/CE, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (11) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas e inútiles si tuviera que adaptar su legislación a las disposiciones de la presente Directiva y aplicarla. Por consiguiente, mientras no posea una red de ferrocarril, dicho Estado miembro debe quedar exento de la obligación de incorporar y aplicar la presente Directiva.
- (12) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo Interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, 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.
- (13) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2004/49/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones

La Directiva 2004/49/CE queda modificada del siguiente modo:

1) En el artículo 3 se añaden las definiciones siguientes:

«s) “poseedor”, la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos (RNV) previsto en el artículo 33 de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario (*), denominada en lo sucesivo “Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles”;

t) “entidad encargada del mantenimiento”, una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el RNV;

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- u) «vehículo», un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas.

(*) DO L ...».

- 2) En el artículo 4, apartado 4, el término «poseedor de vagones» se sustituye por «poseedor».
- 3) En el artículo 5, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Antes del 30 de abril de 2009 se revisará el anexo I, en particular, para incluir en él definiciones comunes de los ICS y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.».

- 4) El artículo 6 queda modificado como sigue:

- a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Una primera serie de MSC, que cubra al menos los métodos descritos en el apartado 3, letra a), será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2008. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Una segunda serie de MSC, que cubra el resto de los métodos descritos en el apartado 3, será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2010. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Esas 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 artículo 27, apartado 2 bis.».

- b) El apartado 3, letra c), se sustituye por el texto siguiente:

«c) En la medida en que aún no estén cubiertos por especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), métodos de comprobación de que los subsistemas estructurales del sistema de ferrocarriles se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes.».

- c) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria, así como las obligaciones de los Estados miembros definidas en el artículo 4, apartado 1. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.».

- 5) El artículo 7 queda modificado como sigue:

- a) Los párrafos primero y segundo del apartado 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«La primera serie de proyectos de OCS se basará en un examen de los objetivos y del grado de seguridad existentes en los Estados miembros y garantizará que no se reduce el actual grado de seguridad del sistema ferroviario en ningún Estado miembro. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2009, y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.

La segunda serie de proyectos de OCS se basará en la experiencia adquirida con la primera serie de OCS y su aplicación. Los proyectos reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2011, y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.».

- b) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.».

- 6) El artículo 10 queda modificado como sigue:

- a) El párrafo segundo del apartado 1, se sustituye por el texto siguiente:

«El propósito del certificado de seguridad es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos establecidos por las ETI, así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.».

- b) En el apartado 2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) un certificado que acredite la aprobación de las disposiciones que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios en la red de que se trate de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de certificados del personal y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV.».

7) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en el RNV de conformidad con el artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.

2. Las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad podrán acordar, en casos excepcionales y limitados a sus redes respectivas, exenciones de la obligación establecida en el apartado 1.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que los vehículos están en condiciones de funcionar de manera segura.

4. Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, el sistema a que se refiere el apartado 3 del presente artículo se establecerá mediante el sistema de gestión de la seguridad previsto en el artículo 9.

5. Si la entidad encargada del mantenimiento no es una empresa ferroviaria ni un administrador de infraestructuras, su certificación podrá realizarse con arreglo al apartado 6.

6. A más tardar el ... (*), la Comisión, teniendo en cuenta la recomendación correspondiente de la Agencia, adoptará una medida que establezca la certificación de la entidad encargada del mantenimiento en lo que se refiere a su sistema de mantenimiento. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis. Esa medida incluirá los requisitos para la certificación de la entidad encargada del mantenimiento sobre la base de la aprobación de su sistema de mantenimiento, el formato y la validez del certificado y el organismo u organismos responsables de su expedición, así como los controles necesarios para el funcionamiento del sistema de certificación.

7. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 6 del presente artículo confirmarán el cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado 3 del presente artículo y serán válidos en toda la Comunidad. Si la entidad encargada del mantenimiento no ha sido objeto de certificación, una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras deberán garantizar, mediante su sistema de gestión de la seguridad establecido en el artículo 9, que se han aplicado de manera adecuada todos los procedimientos pertinentes en materia de seguridad.»

8) El apartado 2 del artículo 16 queda modificado como sigue:

a) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 15 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, y la comprobación de que se explotan y mantienen conforme a los requisitos esenciales pertinentes;».

b) Se suprime la letra b).

c) La letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) La garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el RNV y de que la información relacionada con la seguridad que éste contiene es exacta y se mantiene actualizada;».

9) En el artículo 18 se añade la letra siguiente:

«e) las exenciones que se han acordado de conformidad con el artículo 14, apartado 2.»

10) El artículo 26 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 26

Adaptación de los anexos

Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.».

11) El artículo 27 queda modificado como sigue:

a) Se añade el apartado siguiente:

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

b) Se suprime el apartado 4.

12) En el anexo II se suprime el punto 3.

Artículo 2

Aplicación e incorporación al ordenamiento jurídico nacional

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el ... (**). Notificarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en el momento de su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

(*) Un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) 24 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

La República de Chipre y la República de Malta quedarán exentas de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente 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 ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 13 de diciembre de 2006, la Comisión presentó tres propuestas legislativas destinadas esencialmente a facilitar la circulación de los vehículos ferroviarios en la Unión Europea:

- una propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE relativa a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios ⁽¹⁾ (en lo sucesivo, «Directiva sobre seguridad ferroviaria»);
- una propuesta de Directiva relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario ⁽²⁾ (en lo sucesivo, «Directiva sobre interoperabilidad ferroviaria»);
- una propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea ⁽³⁾ (en lo sucesivo, Reglamento sobre la Agencia).

El 29 de noviembre de 2007 el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura.

El Consejo adoptará su Posición Común el 3 de marzo de 2008. En sus trabajos, el Consejo tomó en cuenta el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾. El Comité de las Regiones decidió no formular dictamen sobre las propuestas mencionadas.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

1. General

Para que los ferrocarriles puedan desempeñar un papel clave con respecto a la circulación sostenible en la Unión Europea, el Consejo aspira al desarrollo gradual de un espacio ferroviario europeo integrado. En este contexto, el Consejo considera que las tres propuestas legislativas para refundir las directivas sobre la interoperabilidad de los ferrocarriles convencionales y de alta velocidad, y que modifican la Directiva sobre seguridad ferroviaria y el Reglamento sobre la Agencia Ferroviaria Europea pueden aportar una importante mejora a la parte técnica del marco regulador de la seguridad ferroviaria.

Estas propuestas rebajan las barreras existentes a la libre circulación de los vehículos ferroviarios en la red ferroviaria europea, facilitando así la aceptación mutua de autorizaciones de vehículos ferroviarios entre los Estados miembros.

El Consejo y el Parlamento lograron alcanzar un acuerdo en primera lectura con respecto a la propuesta de Directiva sobre interoperatividad ferroviaria, de modo que el Consejo puede adoptar el acto propuesto así modificado. Sin embargo el Consejo y el Parlamento no pudieron alinear sus posiciones en primera lectura con relación a las propuestas de modificación de la Directiva sobre seguridad ferroviaria y el Reglamento sobre la Agencia. Por lo tanto, el Consejo adoptó posiciones comunes sobre ambas propuestas, teniendo así debidamente en cuenta las enmiendas que el Parlamento adoptó en sus dictámenes en primera lectura.

2. Principales cuestiones normativas

A continuación se presentan los tres cambios principales introducidos por el Consejo en la propuesta de la Comisión. Además, el Consejo ha previsto una exención para Chipre y Malta.

2.1 Integración de todas las disposiciones sobre procedimientos de autorización en un único acto jurídico

Tanto la Directiva sobre seguridad ferroviaria como las Directivas sobre interoperabilidad ferroviaria actualmente en vigor contienen disposiciones relativas a procedimientos de autorización para la puesta en servicio de vehículos ferroviarios. Las últimas se ocupan de aspectos nuevos o actualizados del sistema ferroviario comunitario, mientras que la primera se refiere a los vehículos que ya

⁽¹⁾ DO C 126 de 7.6.2007, p. 7.

⁽²⁾ DO C 126 de 7.6.2007, p. 7.

⁽³⁾ DO C 126 de 7.6.2007, p. 7.

⁽⁴⁾ DO C 256 de 27.10.2007, p. 39.

se están utilizando. De acuerdo con la noción «Legislar mejor» y con vistas a simplificar la legislación comunitaria, el Consejo incorpora en un único acto jurídico todas las disposiciones relativas a las autorizaciones para la puesta en servicio de los vehículos ferroviarios. Además, el actual artículo 14 (que ha sido objeto de una modificación), el nuevo artículo 14 *bis* y el anexo de la propuesta de modificación de la Directiva sobre seguridad se transfieren a la Directiva sobre interoperabilidad (refundida). El Parlamento aprobó esta transferencia en el contexto del acuerdo en primera lectura sobre la Directiva sobre interoperatividad ferroviaria. Por lo tanto, el Consejo puede aceptar en principio las enmiendas 20, 26 y 27 íntegramente. Además, el Consejo puede aceptar en principio la enmienda 18 teniendo en cuenta que, como resultado de la transferencia, el legislador puede abstenerse de hacer referencia a los procedimientos de autorización en la Directiva sobre seguridad ferroviaria modificada.

2.2 Clarificación de cometidos y responsabilidades con respecto al mantenimiento

Como consecuencia de la entrada en vigor, el 1 de julio de 2006, del nuevo Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) de 1999, los poseedores de vehículos no estarán ya obligados a registrar sus vagones en una empresa ferroviaria. En respuesta a este avance, y con objeto de que las empresas ferroviarias puedan prestar servicios de transporte en la red de forma segura, el Consejo especifica la nueva atribución de cometidos y responsabilidades con respecto al mantenimiento. Además, el Consejo presenta una nueva definición de «poseedor» e introduce el concepto de «entidad encargada del mantenimiento».

Pese a ceñirse lo más posible a la definición utilizada en el COTIF, el Consejo establece una clara conexión entre el poseedor y su vehículo mediante la obligación para el poseedor de registrarse como tal en el registro nacional de vehículos. El Consejo puede aceptar íntegramente la enmienda 8, puesto que el Consejo y el Parlamento están de acuerdo en la definición de «poseedor». Por otra parte, la enmienda 9, que se introdujo para aplicar la terminología correcta, puede aceptarse en principio.

En la Posición Común, se establece que las entidades encargadas del mantenimiento deberán garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que los vehículos están en condiciones de funcionar de manera segura. Por otra parte, antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo debe contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo. Además, cada entidad encargada del mantenimiento debe estar registrada en el registro nacional de vehículos. Sólo en casos excepcionales y limitados a sus redes respectivas podrán acordar las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad exenciones de la obligación de asignar a un vehículo una entidad encargada de su mantenimiento. La autoridad deberá publicar estas excepciones en su informe anual. Con este sistema, el Consejo pretende que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras puedan determinar fácilmente quién está encargado del mantenimiento de los vehículos que circulan.

2.3 Certificación del mantenimiento

Con objeto de garantizar tanto a las autoridades nacionales responsables de la seguridad como a los participantes en la cadena de transporte que el mantenimiento de los vagones esté sujeto a un control efectivo, el Consejo ha decidido reforzar la disposición de la propuesta de la Comisión sobre la certificación del mantenimiento. La Comisión propuso que, cuando proceda, se adopte un sistema de certificación de mantenimiento destinado a los poseedores. A la inversa, el Consejo está de acuerdo en una disposición que obligue a la Comisión a adoptar, a más tardar un año después de la entrada en vigor de la propuesta de modificación de la Directiva sobre seguridad, una medida que establezca la certificación de la entidad encargada del mantenimiento en lo que se refiere a su sistema de mantenimiento. Tanto en la propuesta de la Comisión como en la Posición Común del Consejo, este sistema de certificación se basa en una recomendación de la Agencia Ferroviaria Europea. El Consejo se asegura de que el certificado que se expida sea válido en toda la Comunidad y garantice que la entidad objeto del mismo cumple los requisitos en materia de mantenimiento fijados en la Directiva sobre seguridad ferroviaria para todos los vehículos de los que esté encargada la entidad en cuestión.

Además, las entidades encargadas del mantenimiento podrán participar en este sistema de certificación de forma voluntaria. Por último, con objeto de aclarar que no se introduce ningún requisito nuevo para las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, el Consejo especifica

que el sistema de gestión de la seguridad que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura tienen que establecer ya conforme a la actual Directiva sobre seguridad ferroviaria, incluye el sistema de mantenimiento.

En la enmienda 21, el Parlamento propone un sistema de mantenimiento de vehículos ferroviarios que difiere del sistema establecido por el Consejo en dos elementos principales. En primer lugar, mientras que el Consejo introduce el concepto de entidad encargada del mantenimiento, conforme a la Decisión de la Comisión, del 28 de julio de 2006, por la que se adoptan las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) para vagones y a la Decisión de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adoptan las especificaciones comunes del registro de matriculación, el Parlamento atribuye la responsabilidad directa del mantenimiento de un vehículo al poseedor. En segundo lugar, el Parlamento exige un sistema obligatorio de certificación de mantenimiento, mientras que el Consejo, con arreglo al enfoque global presentado por la Agencia Ferroviaria Europea, prevé un sistema voluntario.

El Consejo no puede aceptar la enmienda 21 por tres razones. La primera razón es que atribuir al poseedor la responsabilidad del mantenimiento del vehículo no parece coherente con la responsabilidad global de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras sobre el funcionamiento seguro del transporte, según se recoge en otras disposiciones clave de la Directiva sobre seguridad ferroviaria, en especial en su artículo 4. En segundo lugar, el Consejo considera que la participación obligatoria en un sistema de mantenimiento no siempre es apropiada y podría originar costes administrativos innecesarios, por ejemplo en el caso de los vagones procedentes de terceros países o de otros tipos de vehículos, como locomotoras y vehículos de pasajeros. Por último, el Consejo teme que atribuir al poseedor la responsabilidad del mantenimiento, que requiere conocimientos técnicos específicos, pueda repercutir en el desarrollo de sus actividades económicas.

2.4 Exención para Chipre y Malta

Teniendo en cuenta que Chipre y Malta no tienen un sistema ferroviario, el Consejo establece en su Posición Común la exención de incorporar y aplicar la Directiva por la que se modifica la Directiva sobre seguridad ferroviaria, mientras no se establezca un sistema ferroviario en sus territorios.

III. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

Ya se ha presentado la respuesta del Consejo a las enmiendas 8, 9, 18, 20, 21, 26 y 27 en relación con las cuestiones claves.

Además, el Consejo puede aceptar íntegramente la enmienda 2 sobre los cuadros de concordancia. Por otra parte, puede aceptar en principio las enmiendas 16 y 17 relativas a la corrección de una versión lingüística. Sin embargo, el Consejo no puede aceptar las siguientes enmiendas por razones jurídicas o técnicas:

- la enmienda 3, porque los objetivos de seguridad y salud de los trabajadores no pertenecen al ámbito de la propuesta de la Comisión;
- las enmiendas 4 a 7 relacionadas entre sí, porque la definición propuesta de «normas de seguridad nacionales» no es compatible con el anexo II de la Directiva sobre seguridad ferroviaria, donde figura una descripción de las normas de seguridad nacionales, y porque el término «requisitos esenciales» se emplea en un sentido demasiado limitado;
- la enmienda 14, porque el Consejo considera que el debate sobre el desarrollo de los Objetivos Comunes de Seguridad (OCS) ya se mantuvo en el momento de la adopción de la Directiva sobre seguridad ferroviaria y no debe volver a abrirse. Por otra parte, el Consejo observa que, sobre la base del artículo 6 (4) del Reglamento sobre la Agencia, las recomendaciones de la Agencia Ferroviaria Europea, entre otras cosas sobre los OCS, ya requieren análisis detallados de rentabilidad;
- la enmienda 19, pues no es compatible con la estructura de la Posición Común;
- la enmienda 22 se refiere a la cuestión de quién puede solicitar un dictamen técnico de la Agencia Ferroviaria Europea. Pero esto ya no debería ser objeto de debate puesto que, en el contexto de la Directiva sobre interoperatividad ferroviaria, el Consejo y el Parlamento ya alcanzaron un acuerdo al respecto;

- las enmiendas 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 y 25 sobre comitología, en las cuales el Parlamento introduce el procedimiento de urgencia para varias medidas. Puesto que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar o complementar elementos no esenciales de la Directiva sobre seguridad ferroviaria, el Consejo está de acuerdo con la Comisión y con el Parlamento en que, para estas medidas, el Parlamento debe participar mediante procedimiento de reglamentación con control. Sin embargo, establecer la posibilidad de aplicar el procedimiento de urgencia parece desproporcionado, ya que todas estas medidas ya están vinculadas a un plazo específico o es necesario revisarlas a intervalos regulares.

IV. CONCLUSIÓN

Las tres propuestas legislativas sobre interoperatividad, seguridad y Agencia Ferroviaria Europea, destinadas a facilitar la circulación de los vehículos ferroviarios a través de la Unión Europea, aportan una importante contribución a la integración del espacio ferroviario europeo. El Consejo y el Parlamento ya han realizado avances significativos sobre estas tres propuestas, en particular al alcanzar un acuerdo en primera lectura sobre la Directiva sobre interoperatividad ferroviaria. Esto establece una base sólida para que ambos legisladores encuentren soluciones transaccionales para las propuestas de modificación de la Directiva sobre seguridad ferroviaria y el Reglamento sobre la Agencia en sus debates en segunda lectura.

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 13/2008**aprobada por el Consejo el 18 de abril de 2008****con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., 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**

(2008/C 122 E/03)

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 ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾ 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 eficaz en relación con el coste y económicamente eficiente.
- (2) El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC), aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE ⁽⁵⁾, 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 los 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 el ambiente de gases de efecto invernadero en alrededor de 450 ppmv de equivalente en CO₂, 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 en al menos un 50 %, respecto a los niveles de 1990, para 2050.

- (4) El Consejo Europeo puso de relieve que la Unión Europea se ha comprometido a 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 para 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 de aquí a 2020 en comparación con los niveles de 1990. La limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación es una contribución esencial conforme a este compromiso.
- (5) El Consejo Europeo puso de relieve el compromiso de la UE con un acuerdo global y completo para las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero después de 2012, para 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 de aquí a 2020 en comparación con 1990 como contribución a un acuerdo mundial y completo para el periodo posterior a 2012, siempre que otros países desarrollados se comprometan con reducciones comparables de las emisiones y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyan adecuadamente en función de sus responsabilidades y capacidades respectivas. La UE 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 CMCC celebrada en Bali en diciembre de 2007. La UE 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 debe evaluar qué modificaciones es necesario introducir en la presente Directiva, al aplicarse esta a los explotadores de aeronaves.

⁽¹⁾ DO C 175 de 27.7.2007, p. 47.⁽²⁾ DO C 305 de 15.12.2007, p. 15.⁽³⁾ 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 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de ...⁽⁴⁾ DO L 275 de 25.10.2003, p. 32. Directiva modificada por la Directiva 2004/101/CE (DO L 338 de 13.11.2004, p. 18).⁽⁵⁾ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (6) La CMCC obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático.
- (7) De conformidad con el Protocolo de Kioto de la CMCC, aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2002/358/CE del Consejo ⁽¹⁾, los países desarrollados deben procurar limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo, no controladas por el Protocolo de Montreal, trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (8) 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 Asamblea de la OACI celebrada en septiembre de 2004 no propuso un nuevo instrumento jurídico, sino que aprobó el comercio abierto de derechos de emisión y la posibilidad de que los Estados incorporen 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 explotadores 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 quince 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 explotadores de aeronaves de todos los Estados que suministren servicios con destino u origen en su territorio o dentro de este.
- (9) 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 ⁽²⁾, la Comunidad debe establecer y aplicar medidas específicas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero 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.
- (10) 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.
- (11) 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 titulada «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 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 invitaba 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 ⁽³⁾, 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.
- (12) 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, incluyendo las emisiones de las actividades de este sector en el régimen comunitario.
- (13) Los explotadores 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 la emisiones con arreglo al mismo. El explotador 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 explotador de la

⁽¹⁾ DO L 130 de 15.5.2002, p. 1.

⁽²⁾ DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

⁽³⁾ DO C 303 E de 13.12.2006, p. 119.

aeronave, debe considerarse explotador al propietario de la aeronave, salvo que éste demuestre qué persona es el explotador de la aeronave.

- (14) A partir de 2012, deben incluirse las emisiones de todos los vuelos con destino u origen en aeródromos comunitarios. El régimen comunitario puede servir, así pues, de modelo para la utilización del comercio de emisiones a escala mundial. Si un tercer país adopta medidas para reducir el impacto climático de los vuelos en la Comunidad, la Comisión debe considerar las opciones disponibles para prever la interacción óptima entre el sistema comunitario y las medidas del tercer país, tras consultar con el país en cuestión.
- (15) Según el principio de «legislar mejor», algunos vuelos deben estar exentos del régimen. 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 estar exentos del régimen. Esto sería beneficioso para las aerolíneas que realizan servicios limitados en el ámbito del régimen comunitario, incluidas las aerolíneas de los países en desarrollo.
- (16) 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 es en la actualidad entre dos y cuatro veces superior al provocado solamente por sus emisiones de dióxido de carbono del pasado. Los resultados de estudios comunitarios recientes indican que el impacto total de la aviación 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.
- (17) Para evitar el falseamiento de la competencia, se debe especificar una metodología armonizada para determinar la cantidad total de derechos que se deberá expedir y para distribuir derechos a los explotadores 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 explotadores 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 explotadores de aeronaves que pongan fin a sus actividades, hasta que finalice el período durante el cual ya se hayan asignado derechos gratuitos.
- (18) Conviene armonizar plenamente la proporción de los derechos expedidos gratuitamente a todos los explota-

dores de aeronaves que participen en el régimen, a fin de garantizar las condiciones de competencia equitativas a los explotadores de aeronaves, teniendo en cuenta que cada explotador de aeronaves estará regulado por un único Estado miembro para todas sus operaciones con destino u origen en la UE y dentro de ella, así como por las disposiciones de no discriminación de los acuerdos bilaterales de servicio aéreo con terceros países.

- (19) 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 con medidas destinadas a luchar contra el cambio climático en la UE y terceros países y a financiar la investigación y el desarrollo con fines de reducción y adaptación. Las decisiones sobre cuestiones relativas al gasto público nacional incumben, no obstante, 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 UE 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. Aquí podrían incluirse medidas destinadas a fomentar un transporte respetuoso del medio ambiente. 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 vías de desarrollo. Las disposiciones de la presente Directiva relacionadas con el uso de los ingresos no prejuzgarán ninguna decisión que se adopte, en el contexto más amplio de la revisión general de la Directiva 2003/87/CE, sobre el uso que se ha de dar a los ingresos generados por la adjudicación de derechos de emisión.
- (20) 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.
- (21) Para aumentar la rentabilidad del sistema, conviene que los explotadores 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.

- (22) Con el fin de reducir la carga administrativa para los explotadores de aeronaves, es conveniente que cada explotador dependa de un Estado miembro. Cada Estado miembro debe velar por que los explotadores de aeronaves que sean titulares de una licencia de explotación expedida en dicho Estado, o los explotadores 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 explotador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y otras medidas de aplicación del Estado miembro de administración no hayan podido garantizar su cumplimiento, los Estados miembros deben actuar de forma solidaria. Por lo tanto, el Estado miembro de administración debe poder solicitar que la Comisión dictamine una prohibición de actuación a escala comunitaria para el explotador en cuestión como último recurso.
- (23) 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 al sector de la aviación deben utilizarse únicamente para cumplir la obligación de los explotadores de aeronaves de entregar derechos de emisión de conformidad con la presente Directiva.
- (24) Para salvaguardar la integridad medioambiental del régimen, las unidades entregadas por los explotadores de aeronaves sólo deben contar con respecto a los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero que tomen en consideración estas emisiones.
- (25) La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) puede poseer información de ayuda para los Estados miembros o la Comisión en el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Directiva.
- (26) 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 explotadores de aeronaves.
- (27) Conviene que la Comisión revise el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de la aviación, habida cuenta de la experiencia de su aplicación e informe seguidamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (28) 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 proporciona una alta contribución al PIB. Convendría estudiar en especial la forma de atenuar o incluso eliminar todo problema de accesibilidad y competitividad que surja en las regiones ultraperiféricas, 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.
- (29) 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 implicará el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (30) 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 ⁽¹⁾.
- (31) 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 explotadores de aeronaves sobre procedimientos relativos a las solicitudes para que la Comisión decida imponer una prohibición de explotación a un explotador 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.
- (32) 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.
- (33) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, 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.
- (34) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

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 siguiente título:

«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) “explotador 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) “explotador de transporte aéreo comercial”: explotador que presta al público, por 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 explotador 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 ... (*), la Comisión elaborará, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 23, apartado 2, directrices sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación del anexo I, en particular los vuelos relacionados con operaciones de búsqueda y salvamento, los vuelos destinados a la extinción de incendios, los vuelos de carácter humanitario, los vuelos de servicios médicos de urgencia y los vuelos efectuados por explotadores de transporte aéreo comercial que realicen durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos menos de 243 vuelos por período.

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 explotadores de aeronaves corresponderá al 100 % de la suma de las emisiones históricas del sector de la aviación.

2. Para el tercer período mencionado en el artículo 11, apartado 2, que comienza el 1 de enero de 2013 y, siempre que no haya enmiendas tras la revisión a que se refiere el artículo 30, apartado 4, para cada período subsiguiente, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los explotadores de aeronaves corresponderá al 100 % de las emisiones históricas del sector de la aviación multiplicado por el número de años del período en cuestión.

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

4. A más tardar el ... (*), 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 artículo 23, apartado 1.

(*) Seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 3 quinquies***Método de asignación de los derechos de emisión para el sector de la aviación mediante subasta**

1. En el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, se subastará el 10 % de los derechos de emisión.
2. En períodos subsiguiente, el porcentaje de derechos de emisión que se subastará, contemplado en el apartado 1, 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 artículo 3 *septies*, apartado 8. 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 del sector de la aviación atribuidas a todos los Estados miembros para el año de referencia, notificadas de conformidad con el artículo 14, apartado 3, y verificadas de conformidad con el artículo 15. Para el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, 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 mencionado, que modificará elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptará de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control, previsto en el artículo 23, apartado 3.

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 UE y en terceros países, y de sufragar los costes del Estado miembro responsable de la gestión relacionada con la presente Directiva.

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 artículo 88, apartado 3, del Tratado.

*Artículo 3 sexies***Asignación y expedición de derechos de emisión a los explotadores de aeronaves**

1. Para cada uno de los períodos mencionados en el artículo 3 *quater*, cada explotador 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 explotador de aeronaves en el año de referencia. A los efectos del presente artículo, el año de referencia será el año natural que finalice veinticuatro 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 vein-

tién meses antes del comienzo del período al que se refieran o, en relación con el período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 1, 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 a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 1, 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 artículo 3 *quater*, apartado 2, o, en relación con el período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 1, 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 explotadores de aeronaves en ese período, de conformidad con el artículo 3 *septies*, apartado 1;
- 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 explotadores 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 explotador 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 a que se refiere el apartado 3, letra e); y
- b) los derechos de emisión asignados a cada explotador 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 explotador 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 explotador 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 explotadores de aeronaves

1. En cada período de los contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, el 3 % del total de derechos de emisión que deban asignarse se destinará a una reserva especial para los explotadores 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 artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2; 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 artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, 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 explotador de aeronaves.

2. Los explotadores 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 artículo 3 *quater*, apartado 2, al que se refiera la solicitud en cuestión.

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 explotador de aeronaves en el transcurso del segundo año del período mencionado en artículo 3 *quater*, apartado 2, 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 explotadores de aeronaves a que se refiere el apartado 1, letra b), declarar:
 - i) el incremento porcentual en toneladas-kilómetro realizado por el explotador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con un período de los contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, y el segundo año natural de dicho período;

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

- iii) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en el apartado 1, letra b), realizado por el explotador de aeronaves entre el año de referencia para el que se hayan facilitado datos sobre toneladas-kilómetro con arreglo al artículo 3 *sexies*, apartado 1, en relación con uno de los períodos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 2, 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 doce 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 explotadores 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) las toneladas-kilómetro correspondientes a los explotadores de aeronaves que cumplan lo dispuesto en el apartado 1, letra a), que se hayan incluido en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra a), y al apartado 4; y
- b) el crecimiento absoluto en toneladas-kilómetro que exceda del porcentaje indicado en el apartado 1, letra b), correspondiente a los explotadores de aeronaves a que se refiere el apartado 1, letra b), y que se haya indicado en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra c), inciso iii), y al apartado 4;

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

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 explotador de aeronaves cuya solicitud haya sido presentada a la Comisión con arreglo al apartado 4. Esta asignación se calculará multiplicando el valor de referencia a que se refiere el apartado 5 por:
 - i) en el caso de los explotadores de aeronaves a los que sea aplicable el apartado 1, letra a), las toneladas-kilómetro incluidas en las solicitudes presentadas a la Comisión con arreglo al apartado 3, letra a), y al apartado 4;

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

b) la asignación de derechos de emisión a cada explotador 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 civiles completos restantes del período a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 2, 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. Esas 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 artículo 23, apartado 3.

Artículo 3 *octies*

Planes de seguimiento y notificación

Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que los explotadores de aeronaves presenten a las autoridades competentes de dichos Estados un plan de seguimiento en el que establezcan medidas para vigilar y notificar la 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 artículo 6, apartado 2, 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, verificadas de conformidad con el artículo 15.».

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

«CAPÍTULO IV

Disposiciones aplicables al sector de la aviación y a las instalaciones fijas»

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

«1 *bis*. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, durante cada período mencionado en el artículo 3 *quater*, los Estados miembros autorizarán a cada explotador de aeronaves a utilizar las RCE y URE de actividades de proyectos. Durante el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, los explotadores de aeronaves podrán utilizar las RCE y URE hasta el 15 % del número de derechos de emisión que deban entregar de conformidad con el artículo 12, apartado 2 *bis*.

Para los períodos ulteriores, el porcentaje se fijará de acuerdo con el procedimiento para determinar la utilización de las RCE y URE de actividades de proyectos, como parte de la revisión 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 explotador 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 explotador 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 explotador. 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 artículo 13, apartado 3, los términos «apartado 3 del artículo 12» se sustituyen por «artículo 12, apartados 2 bis o 3».

12) El artículo 14 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1, primera frase:

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 explotadores 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 explotadores de aeronaves de conformidad con el artículo 14, apartado 3, 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 explotador 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 explotadores de aeronaves de conformidad con el artículo 14, apartado 3, y de las solicitudes a que se refieren los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 23, apartado 2.».

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 explotadores 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 o explotador 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 euros por cada tonelada equivalente de dióxido de carbono emitido para la que el titular o explotador de aeronaves no haya entregado derechos de emisión. El pago de la multa por exceso de emisiones no eximirá al titular 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 explotador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y que otras medidas coercitivas no tengan el efecto suficiente para garantizar su cumplimiento, el Estado miembro responsable de la gestión podrá solicitar a la Comisión que decida prohibir la explotación al explotador de aeronaves afectado.

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

a) pruebas de que el explotador 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 del presente artículo estén dirigidas a la Comisión, ésta informará a los demás Estados miembros (a través de sus representantes en el comité al que se refiere el artículo 23, apartado 1, 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 explotador de aeronaves afectado. Cuando sea posible, las consultas las realizarán de modo conjunto 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 explotador de aeronaves afectado los hechos y las consideraciones esenciales en que se funde dicha decisión. Al explotador 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 artículo 23, apartado 2, la decisión de prohibir la explotación al explotador 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 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 artículo 23, apartado 3.»

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 explotador de aeronaves será:

a) en el caso de un explotador 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 explotador; 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 explotador 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 explotador de aeronaves a que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo esté atribuida a su Estado miembro responsable de la gestión, el explotador de aeronaves deberá ser transferido a otros 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 explotador 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 explotadores 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 explotador, de conformidad con el apartado 1; y

b) antes del 1 de febrero de cada año posterior, actualizará la lista para incluir a los explotadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I después de dicha fecha.

4. A efectos del apartado 1, se entenderá por „año de referencia”, en relación con un explotador 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

Para cumplir las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 4, y del artículo 18 bis, la Comisión podrá solicitar la asistencia de Eurocontrol y celebrar al efecto los acuerdos oportunos con dicha organización.

(*) DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.»

16) En el artículo 19, el apartado 3 se modifica de la siguiente forma:

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

«El presente Reglamento también incluirá 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, los URE y los RCE asignados a un explotador de aeronave 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, URE y RCE 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 el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.»

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 artículo 23, apartado 1, evaluará las opciones disponibles con el fin de prever una interacción óptima entre el régimen comunitario y las medidas del 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 requieran 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 a procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 23, apartado 3.

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 artículo 300, apartado 1, 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 para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector 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 explotadores 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 el artículo 6, apartado 2, letra e), y en el artículo 12, apartado 3; 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 proce-

dentes de las instalaciones agrupadas, no obstante lo dispuesto en el artículo 16, apartados 2, 3 y 4.».

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

«4. A más tardar el 1 de junio de 2015, 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, formular propuestas. La Comisión estudiará de manera especial:

- a) las consecuencias y los efectos de la presente Directiva para el funcionamiento general del régimen comunitario;
- b) el funcionamiento del mercado de derechos de emisión del sector de la aviación, considerando, 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 explotadores de aeronaves al amparo del artículo 3 *ter*, en consonancia con los objetivos globales de la UE en materia de reducción de emisiones;
- d) las repercusiones del régimen comunitario para el sector de la aviación;
- e) la continuidad de la reserva especial en los explotadores de aeronaves, teniendo en cuenta la probable convergencia de las tasas de crecimiento en el sector;
- f) las repercusiones del régimen comunitario para la dependencia estructural en el transporte aéreo de islas, regiones de interior y regiones periféricas de la Comunidad;
- g) si debe incluirse un régimen de entrada para facilitar el comercio de emisiones entre los operadores de aeronaves y los operadores de instalaciones garantizando que ninguna transacción dé lugar a una transferencia neta de emisiones de los operadores de aeronaves a los 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 explotador de aeronaves; y
- 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 (*).

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

(*) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).».

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 ... (*). Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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 ...,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) 18 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

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:

«Para el año 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:

«Aviación Vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplica el Tratado. Esta actividad no incluirá: 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, Presidentes de Gobierno y Ministros del Gobierno, de un país que no sea un Estado miembro; en todos los casos tal situación debe quedar claramente reflejada en el plan de vuelo; b) los vuelos militares efectuados por aeronaves y los vuelos de las autoridades aduaneras y la policía; 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; d) los vuelos efectuados de acuerdo con las normas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago; 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; f) los vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente al efecto de obtención de licencias, o de evaluación de la tripulación de pilotaje, siempre que tal situación quede claramente reflejada en el plan de vuelo, a condición de que el vuelo no sirva para transporte de pasajeros y/o carga, ni para el posicionamiento o traslado de la aeronave; g) los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres; h) los vuelos efectuados exclusivamente por aeronaves con una masa máxima de despegue autorizada de menos de 5 700 kg; i) los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas en virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92 en rutas dentro de las regiones ultraperiféricas, tal y como se especifican en el artículo 299, apartado 2, del Tratado o en rutas cuya capacidad de oferta no supere los 30 000 asientos anuales; y j) los vuelos, distintos de los efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, de un Monarca reinante y de sus familiares más próximos, de Jefes de Estado, Presidentes de Gobierno y Ministros del Gobierno de un Estado miembro de la UE, efectuados por un explotador de transporte aéreo comercial que realice menos de 243 vuelos por período durante tres periodos cuatrimestrales sucesivos, y que, de no ser por lo que se refiere a este punto, estaría incluido en esta actividad	Dióxido de carbono»
--	----------------------------

2) El anexo IV se modifica como sigue:

a) después del título 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 ulteriores 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 explotadores de aeronaves incluirán la siguiente información en el informe que deben transmitir de conformidad con el artículo 14, apartado 3:

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

- nombre del explotador 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 explotador;
- 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 explotador;
- 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 a que se refiere el informe que correspondan a las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de las que es explotador;
- 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 explotador, 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 explotador;

- 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 explotador 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 artículo 3 *sexies*, apartado 1, o el artículo 3 *septies*, apartado 2, 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 explotadores 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 110 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 explotadores de aeronaves incluirán la siguiente información en su solicitud de conformidad con el artículo 3 *sexies*, apartado 1, o el artículo 3 *septies*, apartado 2:

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

- nombre del explotador 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 explotador;
- 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 explotador;
- 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 explotador de aeronaves.».

3) El anexo V queda modificado como sigue:

a) después del título se inserta la parte 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 explotador de las 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 que se refiere el informe;
- b) en el apartado 5, la referencia a la instalación se entenderá como referencia al explotador de las 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 que se refiere el informe, realizadas por el explotador de las aeronaves;
- d) en el apartado 7, la referencia al emplazamiento de la instalación se entenderá como referencia a los emplazamientos utilizados por el explotador de las aeronaves para realizar las actividades de aviación a 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 explotador; y
- f) en los apartados 10 y 12, las referencias al titular se entenderán como referencias al explotador de las aeronaves.

Disposiciones suplementarias relativas a la verificación de los informes de emisiones del sector 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 explotador de aeronaves, en particular los datos solicitados a Eurocontrol por dicho explotador;
- 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 suplementarias 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 artículo 14, apartado 3, 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 explotador de conformidad con el artículo 3 *sexies*, apartado 1, y el artículo 3 *septies*, apartado 2, 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 el explotador es responsable. En esta tarea, el verificador se servirá de los datos sobre tráfico del explotador de aeronaves, en particular los datos solicitados a Eurocontrol por dicho explotador. Además, el verificador comprobará que la carga útil notificada por el explotador de aeronaves corresponde a la que figura en el registro que lleva dicho explotador con fines de seguridad.»
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En diciembre de 2006, la Comisión adoptó su propuesta ⁽¹⁾ de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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. La propuesta se presentó al Consejo el 22 de diciembre de 2006.

El Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura el 13 de noviembre de 2007.

El Comité Económico y Social dictaminó el 30 de mayo de 2007 ⁽²⁾.

El Comité de las Regiones emitió su dictamen el 10 de octubre de 2007 ⁽³⁾.

El Consejo adoptó su Posición Común el 18 de abril de 2008.

II. OBJETIVO

El principal objetivo de la propuesta de Directiva es reducir el impacto en el cambio climático atribuible a la aviación, a la vista del crecimiento de las emisiones del sector de la aviación, en particular incluyendo las actividades de este sector en el régimen comunitario general de comercio de derechos de emisión (RCDE UE).

La propuesta adopta la forma de modificación de la Directiva 2003/87/CE (Directiva RCDE).

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

Generalidades

La Posición Común incorpora cierto número de enmiendas del Parlamento Europeo en primera lectura, ya sea de manera literal, parcial o en cuanto al fondo. Son enmiendas que mejoran o aclaran el texto de la Directiva propuesta. No obstante, otras enmiendas no se reflejan en la Posición Común porque el Consejo decidió que eran o innecesarias, o inviables, por estar insuficientemente respaldadas por los conocimientos científicos actuales y porque aumentan de manera desproporcionada los costes administrativos de su aplicación.

La Posición Común incluye asimismo varios cambios distintos de los expuestos en el dictamen en primera lectura del Parlamento Europeo ya que, en varios casos, las disposiciones de la propuesta inicial de la Comisión han sido completadas con nuevos elementos o se han reelaborado en su totalidad, con la inserción de algunas disposiciones completamente nuevas.

Además, algunas de las modificaciones del texto tienen por único objetivo clarificarlo o velar por la coherencia general de la Directiva.

Aspectos específicos

(1) *Fecha de inicio y ámbito de aplicación del régimen*

El Consejo, de acuerdo con el Parlamento Europeo, ha rechazado el planteamiento en dos fases propuesto por la Comisión y ha optado por **una única fecha para que todos los vuelos** se incluyan en el régimen. Esto se consideró necesario tanto para garantizar un mayor impacto medioambiental del régimen como para reducir al mínimo la distorsión de la competencia. No obstante, el Consejo, contrariamente a la Comisión y el Parlamento Europeo, que habían sugerido ambos 2011 como año de comienzo, decidió retrasar un año el inicio del régimen, esto es, consideró que **2012** sería una fecha razonable a la vista de los distintos trámites necesarios para la adopción de la legislación, así como de la complejidad del régimen y la necesidad de prever varias medidas de desarrollo.

⁽¹⁾ Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 final.

⁽²⁾ DO C 206 de 27.7.2007, p. 47.

⁽³⁾ DO C 305 de 15.12.2007, p. 15.

(2) *Asignación de derechos de emisión*

El Consejo, de manera muy similar al Parlamento Europeo, considera que la cuestión de la asignación de los derechos de emisión tiene importancia capital para el funcionamiento del régimen. En este sentido, el Consejo ha introducido varios cambios en la propuesta de la Comisión que acercarían su contenido al espíritu de varias de las enmiendas del Parlamento Europeo, aunque no las incorpore literalmente en el texto de la Posición Común.

Así pues, aunque el Consejo haya mantenido el **límite superior** del 100 % de las emisiones históricas, como en la propuesta la Comisión, ha indicado no obstante una posible reducción futura como parte de una revisión del funcionamiento de la Directiva en relación con las actividades de aviación que se realizará a más tardar en 2015 (artículo 30.4).

El Consejo se mostró de acuerdo con la opción de la Comisión de un **mecanismo de asignación** que funcionaría en parte mediante la atribución de derechos gratuitos basados en un valor de referencia sencillo y en parte mediante la subasta.

No obstante el Consejo ha **adaptado** ligeramente el valor de referencia mediante la introducción de modificaciones en la carga útil (que aumentó hasta 110 kg por pasajero con su equipaje facturado) y en la distancia (añadiendo 95 km al círculo mayor de distancia) utilizadas para calcular la actividad de aviación (*tonelada-kilómetro*) de cada explotador de aeronaves.

En relación con las **proporciones de subasta de derechos de emisión**, el Consejo ha rechazado la propuesta de la Comisión de usar un porcentaje correspondiente al porcentaje medio propuesto por los Estados miembros que incluyan la subasta en sus planes nacionales de asignación (PNA), optando en su lugar por un **porcentaje fijo del 10 %**. Por otra parte, el Consejo ha introducido explícitamente también la posibilidad de aumentar el porcentaje como parte de la revisión general de la Directiva RCDE. Así pues, aunque no incorpore la enmienda 74 de PE, la Posición Común coincide de hecho con el espíritu general de dicha enmienda ya que reconoce la deseabilidad de prever un aumento (gradual) de la proporción de subasta. El Consejo consideró preferible optar por un porcentaje inicialmente menor de subasta, junto con la posibilidad de aumentos futuros, como planteamiento más prudente que garantice, por una parte, que no se trate a la aviación de manera significativamente distinta de otros sectores incluidos en el RCDE UE, y que facilite, por otra parte, una mejor adaptación al funcionamiento general del régimen comunitario.

En relación con **el uso del producto de la subasta**, el Consejo adopta una postura ligeramente modificada en relación tanto con la Comisión como por el Parlamento Europeo. Con arreglo a la redacción actual del artículo 3 *quinquies*, corresponde al Estado miembro determinar la manera de utilizar dichos ingresos. No obstante, el artículo 3 *quinquies* estipula que dichos ingresos deben utilizarse para luchar contra el cambio climático tanto en la UE como en los terceros países y para cubrir los gastos administrativos del funcionamiento del régimen. Esta modificación tiene por objetivo velar por el respeto de los principios fundamentales constitucionales o presupuestarios de los ordenamientos jurídicos nacionales de varios Estados miembros.

Uno de los principales nuevos elementos introducidos por el Consejo en la propuesta de la Comisión se refiere a la creación de una **reserva especial para nuevos explotadores o para explotadores de aeronaves en rápido crecimiento** (esto es, explotadores que puedan demostrar un índice de crecimiento del 18 % anual en los años siguientes al año de referencia utilizado para la asignación de los derechos de emisión). Con arreglo al artículo 3 *septies*, un porcentaje fijo (3 %) de los derechos de emisión se reservaría para distribuirlo entre los explotadores de aeronaves que puedan optar a ello basándose en un sistema de valores de referencia similar al sistema utilizado para la atribución inicial. La introducción de esta disposición aseguraría que los nuevos explotadores de aeronaves o los explotadores de aeronaves de los Estados miembros que tuvieran en principio unos índices de movilidad muy bajos (pero en ascenso en la actualidad) no se verían penalizados por el régimen. El Consejo ha compensado cualquier posible distorsión del mercado disponiendo que la distribución de derechos de emisión prevista en la reserva especial sea única, junto con una disposición que estimula la asignación anual resultante por tonelada-kilómetro a los explotadores de aeronaves que puedan optar a ella no deberá ser superior a la asignación anual por tonelada-kilómetro concedido a los explotadores de aeronaves en virtud de la asignación principal (artículo 3 *septies*). De este modo, el Consejo va en la misma dirección de hecho que las enmiendas 22, 28 y 33 del PE. No obstante, el funcionamiento de la reserva especial, tal como se plantea en la Posición Común, supondría menores costes administrativos y no introduciría distorsiones significativas en el mercado.

(3) *Exenciones*

El Consejo ha **perfilado** en mayor medida una serie de exenciones del régimen, tomando en consideración las enmiendas correspondientes del PE (51, 52, 53, 70 y 79). De este modo, ha optado por no excluir los vuelos de los Jefes de Estado de la UE del régimen, pero sí ha decidido incluir exenciones para los vuelos de búsqueda y salvamento, de extinción de incendios, humanitarios y de servicios médicos de urgencia. Además, se excluyen asimismo los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres.

La Posición Común ha introducido una exención adicional en el régimen, la **cláusula «de minimis»** que supone la exclusión de los vuelos realizados por un explotador de transporte aéreo comercial que realice durante tres períodos de cuatro meses consecutivos menos de 243 vuelos por período. El Consejo ha asociado esta exención con la correspondiente definición de «explotador de transporte aéreo comercial» y con un considerando destinado a garantizar que los explotadores con niveles de tráfico muy bajos, incluidos muchos explotadores procedentes de países en vías de desarrollo, no tengan que afrontar gastos administrativos desproporcionados. De este modo se envía una señal política importante a los países en vías de desarrollo, mientras que se reducen a la vez el papeleo y las cargas administrativas generales asociadas con la gestión del régimen. Se tiene en cuenta la posibilidad de efectos adversos en el mercado optando por un criterio neutro de exclusión, basado en la actividad «pura».

El Consejo, del mismo modo que el Parlamento Europeo, también ha tenido en cuenta las **necesidades especiales de las regiones ultraperiféricas y el estatuto especial de los vuelos realizados en virtud de las obligaciones de servicio público**. La Posición Común excluye del régimen los vuelos realizados en el marco de las obligaciones de servicio público en las rutas de las regiones ultraperiféricas o en rutas en que la capacidad ofrecida no exceda de 30 000 plazas al año, y ha incluido el correspondiente considerando. En este sentido, por tanto, va más allá que la enmienda 78 del PE.

(4) *Otras cuestiones*

Se incluye un nuevo artículo (artículo 3 *octies*) que impone a los Estados miembros una obligación adicional de velar por **planes de seguimiento y notificación** que los explotadores de aeronaves presenten a la autoridad competente que establezcan medidas para vigilar y dar cuenta de las emisiones y de los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de las solicitudes de derechos de emisión que deben tramitarse.

Se añaden varios nuevos apartados en el artículo relativo a las **sanciones** de la Directiva RCDE (artículo 16), previendo la posibilidad de que un Estado miembro responsable de la gestión solicite a la Comisión que imponga una prohibición de operaciones a nivel comunitario al explotador de aeronaves que incumpla los requisitos de la Directiva. Aunque la imposición de una prohibición de operaciones se considera la medida sancionadora de último recurso, se estimaba necesaria para garantizar el pleno cumplimiento del régimen por parte de los explotadores de aeronaves, asunto de la mayor importancia para el Consejo.

Además, el Consejo ha modificado las propuestas de la Comisión en lo que se refiere a la **conversión de derechos de emisión y a su uso subsiguiente con miras al cumplimiento de compromisos internacionales**, optando por un régimen semiabierto y eliminando la disposición de la propuesta de la Comisión que habría posibilitado que los explotadores de aeronaves convirtieran sus derechos de emisión en derechos de emisión que puedan ser utilizados por otros explotadores. Reconociendo el hecho de que la aviación nacional (y no internacional) forma parte de los compromisos de los Estados miembros correspondientes al primer período de compromiso en virtud del Protocolo de Kyoto, se ha añadido un nuevo apartado al actual artículo 19 de la Directiva RCDE, en el que se establece el Reglamento sobre registros a fin de garantizar que los derechos de emisión, las reducciones certificadas de las emisiones (RCE) y las unidades de reducción de las emisiones (URE) únicamente se transfieran a las cuentas de retirada de los Estados miembros al primer período compromiso en virtud del Protocolo de Kyoto en caso de que correspondan a emisiones incluidas en los totales nacionales de las listas nacionales de los Estados miembros para dicho período.

El Consejo también ha modificado sustancialmente el artículo 25 *bis* cuyo objetivo ahora es clarificar los diversos procedimientos institucionales de los que dispone la Comisión para adaptar, ajustar o modificar la Directiva tras la consulta o la celebración de nuevos acuerdos con **terceros países**. Se destaca la importancia de la búsqueda de una solución mundial al problema de la reducción de emisiones procedentes de las actividades de aviación, al igual que la necesidad de perseguir una interacción óptima entre el régimen comunitario y regímenes equivalentes de terceros países. En ese sentido, aunque el Consejo ha optado por no incorporar literalmente la enmienda correspondiente del PE (enmienda 49) el espíritu de la Posición Común es muy cercano a la lógica de la enmienda.

Por último, se añaden varios puntos a la **cláusula de revisión** actual de la Directiva RCDE (artículo 30), para que sirvan como lista de comprobación para revisar el funcionamiento de la Directiva en relación con las actividades de aviación y para resolver cualquier problema que pueda presentarse a partir del momento de la inclusión de dichas actividades en el RCDE general.

IV. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que la Posición Común representa un conjunto equilibrado de medidas que contribuirán a reducir las emisiones de la aviación de manera compatible con las políticas y objetivos de la UE, tal como se expresan también en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), a la vez que garantizan que se aplique el régimen a todos los explotadores de aeronaves sin distinción de nacionalidad y por tanto que la inclusión de la aviación en el régimen RCDE UE no dé lugar a distorsiones de la competencia.

El Consejo confía en el carácter constructivo de los debates con el Parlamento Europeo con vistas a una pronta adopción de la Directiva.
