

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021»**

[COM(2017) 54 final – 2017/0017 (COD)]

(2017/C 288/10)

Ponente **Thomas KROPP**

Consulta	Consejo, 21.2.2017 Parlamento, 13.2.2017
Fundamento jurídico	Artículo 192, apartado 1, y artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Decisión de la Mesa	21.2.2017
Sección competente	Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente
Aprobado en sección	17.5.2017
Aprobado en el pleno	31.5.2017
Pleno n.º	526
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	192/0/2

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 Aunque las enmiendas propuestas por la Comisión darán lugar al mantenimiento de un marco reglamentario específico que atañe únicamente a las compañías aéreas que operan vuelos dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) registradas a partir de 2017, las modificaciones propuestas allanan el camino para el apoyo de la Unión y la aplicación a nivel mundial del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)<sup>(1)</sup> a partir de 2020, que no generará distorsiones.

1.2 El Comité refrenda la propuesta de la Comisión («la propuesta») pero mantiene algunas reservas. Si esta se adopta, las aspiraciones medioambientales del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE UE) serían inferiores a las de todo el ámbito de aplicación del RCDE UE, y este régimen podría, de alguna manera, ser adverso a los objetivos climáticos nacionales y los compromisos internacionales de la Unión; sin embargo, al mismo tiempo, la Unión demostraría de forma creíble su apoyo a esta medida mundial, de forma que pueda lograrse la mitigación global.

1.3 Ampliar el ámbito de aplicación del RCDE UE actual para la aviación de modo que abarque todos los vuelos de entrada y de salida desde y hacia el EEE generaría un riesgo de litigios en materia de comercio internacional por lo que respecta a la validez de la aplicación extraterritorial unilateral de los objetivos de la UE, y demoraría el proceso de creación de consenso destinado a garantizar una aplicación uniforme de un plan acordado de forma multilateral.

1.4 Es necesario que la UE actúe para evitar distorsiones de la competencia en el seno del mercado único en el sector de la aviación a la hora de aplicar la medida de mercado mundial en la Unión Europea, garantizando al mismo tiempo que la integridad medioambiental de CORSIA sea lo más alta posible sobre la base de la experiencia del RCDE. El debate político sobre la funcionalidad de una vía de actuación autónoma y específica de la UE ha de tener en cuenta el desarrollo de CORSIA y si cumple sus objetivos.

<sup>(1)</sup> En la sesión plenaria del 39.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se recomendó adoptar una resolución definitiva por la que se introduciría el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional.

1.5 Es necesario actuar con urgencia en el proceso legislativo. Debe adoptarse la propuesta antes de que acabe el año 2017, de forma que puedan tomarse las medidas preparatorias para la aplicación de CORSIA a principios de 2018. Las reglamentaciones específicas de la UE solo deben considerarse y modificarse con el fin de promover medidas de mercado mundiales. El Comité insta al Consejo y al Parlamento Europeo a que conserven el impulso para la aplicación oportuna de CORSIA de manera uniforme y que no genere distorsiones.

1.6 El Comité está a favor del enfoque equilibrado que defiende la Comisión, que conserva el efecto multiplicador que ha conseguido la Comisión con el RCDE UE, a la vez que aborda un problema global a escala mundial y, de ese modo, reduce el riesgo continuo de fuga de carbono y desventajas competitivas para Europa. Se pide a la Comisión Europea que informe al consumidor de que las emisiones procedentes de la aviación internacional constituyen un problema mundial. Siempre que sea gestionado adecuadamente por todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), CORSIA llevará a un crecimiento neutro en materia de emisiones de carbono que desvinculará el crecimiento del tráfico del crecimiento de las emisiones, independientemente de dónde tenga lugar el transporte aéreo.

1.7 El Comité ha decidido organizar una conferencia con todas las partes interesadas pertinentes para ofrecerles la posibilidad de expresar los puntos de vista de la sociedad civil organizada sobre las consecuencias políticas, sociales, económicas y medioambientales de esta iniciativa reglamentaria.

## 2. Antecedentes

2.1 En 2005 se introdujo el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE), que limitaba las emisiones de los sectores industriales dentro del EEE. El límite consiste en derechos de emisión que, en total, representan la misma cantidad de toneladas de CO<sub>2</sub> que pueden emitirse dentro de dicho límite. El límite general se reduce un 1,74 % cada año, de forma que beneficia a los sectores que necesitan menos derechos de emisión y obliga a los más contaminantes a adquirir más derechos de emisión. El régimen exige a los gobiernos que determinen cómo pueden alcanzarse los principales objetivos de reducción de emisiones, a fin de reducir el total de emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE.

2.2 En 2008, la UE acordó incluir al sector de la aviación en su RCDE a partir de 2012. Por primera vez, se asignó a un sector la tarea de cumplir los objetivos de reducción de emisiones, en lugar de a los Estados miembros. Entre 2004 y 2006 se limitaron provisionalmente las emisiones del sector de la aviación por debajo de su nivel medio. El límite aplicado a los permisos de la aviación era independiente del límite que afectaba al conjunto de las emisiones del RCDE UE. Según el RCDE para la aviación, a partir de 2012, los operadores de aeronaves estaban obligados a expedir derechos de emisión para cada tonelada de CO<sub>2</sub> emitida por los vuelos desde y hacia un aeropuerto situado dentro del EEE. Con el fin de gestionar el crecimiento del tráfico y, por tanto, la necesidad de crecimiento de la aviación, se concedió a las compañías aéreas el derecho a adquirir concesiones de derechos de emisión adicionales en subastas en las que otros sectores ofrecieran permisos. El límite para los derechos de emisión de la aviación se redujo desde el 97 % de emisiones históricas (entre 2004 y 2006) en 2012 hasta el 95 % de dicha base en la fase de 2013-2020. Durante este período, el 82 % de los derechos de emisión se concedía a los operadores de aeronaves gratuitamente, mientras que el 15 % se subastaba.

2.3 La introducción de la aviación en un régimen de comercio de derechos de emisión ha sido objeto de debates muy controvertidos. Las dificultades son inherentes a la propia naturaleza de la aviación como sector de servicios internacional, ya que los emisores de CO<sub>2</sub> están en movimiento y la tarea de determinar a qué gobierno corresponden las emisiones de CO<sub>2</sub> en un espacio aéreo determinado es complicada. Sin embargo, nos encontramos ante varias cuestiones básicas que no se discuten a nivel internacional:

2.3.1 La aviación representa al menos el 2 % de las emisiones a escala mundial y la aviación internacional supone el 1,3 %.

2.3.2 Ningún sector debe quedar exento de la mitigación de los efectos de las emisiones sobre el cambio climático, por lo que el sector de la aviación y el sector marítimo deben incluirse en los regímenes mundiales destinados a mitigar el impacto del CO<sub>2</sub> en el cambio climático.

2.3.3 Con el transcurso del tiempo, se llegó a la conclusión compartida por todos de que los inconvenientes de los impuestos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> superaban a las ventajas de las medidas de mercado. Los impuestos han de abonarse en su totalidad desde el primer día, mientras que los regímenes como el RCDE prevén la concesión de derechos de emisión gratuitos desde el principio como incentivo para lograr la mayor eficiencia posible y —mediante el comercio con los derechos de emisión no utilizados— convertir un coste en una fuente de ingresos. Además, por definición, los impuestos no se basan en objetivos, sino que se abonan en las arcas públicas de los gobiernos, mientras que los mecanismos de mercado pueden asociarse a medidas de compensación para contrarrestar directamente las emisiones.

2.4 La principal controversia en cuanto a la introducción de la aviación en el RCDE UE se centraba en la cuestión de la aplicación del régimen a nivel internacional. La Comisión Europea afirmó que, en calidad de fenómeno mundial, el cambio climático no puede abordarse de forma efectiva recurriendo exclusivamente a medidas regionales. Por ese motivo, solicitó que todas las compañías aéreas que gestionen vuelos desde y hacia aeropuertos de la Unión Europea aplicaran el RCDE UE para la aviación, independientemente de que dichas compañías estuvieran registradas o no en un Estado miembro. Sin embargo, la imposición unilateral de tal mecanismo a los terceros países va en contra de la soberanía de las naciones de todo el mundo. A falta de un acuerdo bilateral o multilateral a escala internacional acerca de la introducción de una medida de mercado sobre los servicios entre naciones soberanas, seguía sin quedar claro en qué fundamento jurídico se basaría la Unión Europea para imponer dicho régimen a terceros países. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea decidió en 2016 que era legal que la UE cubriera los vuelos con origen o destino en terceros países <sup>(2)</sup>. Además del desafío jurídico <sup>(3)</sup>, la UE se enfrentaba a la amenaza de sanciones comerciales por parte de las naciones comerciales de mayor tamaño.

2.5 Varias naciones comerciales de gran tamaño —como China, Brasil, Estados Unidos, India y Rusia— aunaron esfuerzos para oponerse a la aplicación unilateral del régimen. El 12 de noviembre de 2012, debido a la presión internacional, la Comisión presentó una propuesta para «detener el reloj» durante un año en lo que respectaba al RCDE de la aviación. El Consejo y el Parlamento Europeo adoptaron formalmente la propuesta de «detener el reloj» en abril de 2013, justo antes de que se exigiera a las compañías aéreas que entregaran los derechos de emisión para 2012, de modo que redujo con carácter retroactivo el ámbito de aplicación del RCDE de la aviación a los vuelos dentro del EEE.

2.6 En marzo de 2014, se adoptó el Reglamento (UE) n.º 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, que ampliaba el ámbito de aplicación de la propuesta de «detener el reloj», según la cual solo se aplicaría el RCDE a los vuelos dentro del EEE hasta finales de 2016, volviendo de nuevo al ámbito de aplicación original del RCDE (que incluía todos los vuelos desde y hacia todos los aeropuertos del EEE) a menos que la Asamblea de la OACI de 2016 consiguiera avanzar de forma lo suficientemente sólida hacia un régimen mundial.

2.7 A pesar de que varias ONG cuestionaron que el Acuerdo fuera suficiente como para tener un fin de utilidad, en términos generales se considera que el Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático suscrito el 12 de diciembre de 2015 <sup>(5)</sup> en París fue un paso decisivo hacia el consenso internacional sobre la necesidad de acciones más coordinadas a escala mundial para mitigar el impacto del cambio climático. Dicho Acuerdo sirvió como catalizador para la acción colectiva en todos los niveles. En los meses posteriores a su publicación, un número cada vez mayor de gobiernos suscribieron el Acuerdo <sup>(6)</sup>.

2.8 El Acuerdo de París parte de la Convención y, por primera vez, une a todas las Naciones en una cláusula común para emprender acciones ambiciosas con el fin de luchar contra el cambio climático y adaptarse a sus efectos, con un mayor apoyo para ayudar a los países en desarrollo en esta labor. Como tal, traza un nuevo rumbo para los esfuerzos destinados a combatir el cambio climático <sup>(7)</sup>.

2.8.1 El principal objetivo del Acuerdo de París es reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático mediante el mantenimiento del aumento de la temperatura global muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales, así como realizar esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura aún más, a 1,5 °C. Además, el Acuerdo tiene por objeto fortalecer la capacidad de los países de afrontar el impacto del cambio climático. A fin de alcanzar estos objetivos ambiciosos, se establecerán mecanismos financieros adecuados, un nuevo marco tecnológico y un marco mejorado de creación de capacidad, de forma que se brinde apoyo a las medidas adoptadas por los países en desarrollo y los países más vulnerables, con arreglo a sus propios objetivos nacionales. El Acuerdo también contempla una mayor transparencia de las acciones y el apoyo mediante un marco de transparencia más sólido <sup>(8)</sup>.

<sup>(2)</sup> Documento 62015CJ0272 — Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 21 de diciembre de 2016, asunto C-272/15.

<sup>(3)</sup> Tras la decisión de 2008 de incluir al sector de la aviación en el RCDE UE a partir de 2012, un transportista estadounidense interpuso una demanda en el Reino Unido alegando que el RCDE era ilegal en virtud del Derecho internacional.

<sup>(4)</sup> DO L 129 de 30.4.2014, p. 1.

<sup>(5)</sup> [http://unfccc.int/documentation/documents/advanced\\_search/items/6911.php?prifef=600008865](http://unfccc.int/documentation/documents/advanced_search/items/6911.php?prifef=600008865).

<sup>(6)</sup> 43 de las 197 Partes en la Convención lo han ratificado. El 5 de octubre de 2016 se alcanzó el umbral para la entrada en vigor del Acuerdo de París. El Acuerdo de París entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. El primer período de sesiones de la Conferencia de las Partes que sirvió como reunión de las Partes en el Acuerdo de París tuvo lugar en Marrakech (Marruecos) del 15 al 18 de noviembre de 2016.

<sup>(7)</sup> Texto extraído del sitio web de la CMNUCC.

<sup>(8)</sup> Puede consultarse más información sobre los principales aspectos del Acuerdo aquí.

2.8.2 El Acuerdo de París exige a todas las Partes que se esfuercen al máximo mediante contribuciones determinadas a nivel nacional y que intensifiquen dichos esfuerzos en los próximos años. Esto incluye requisitos que obligan a las Partes a notificar periódicamente sus emisiones y actividades de aplicación<sup>(9)</sup>. En 2018, las Partes evaluarán los esfuerzos colectivos en relación con los progresos hacia el objetivo fijado en el Acuerdo de París e informarán de la preparación de las contribuciones determinadas a nivel nacional. También se llevará a cabo un balance mundial cada cinco años para evaluar el progreso colectivo hacia la consecución del objetivo del Acuerdo y notificar las acciones individuales adicionales de las Partes.

2.9 En términos generales, se considera que el Acuerdo de París aportó el impulso necesario para conseguir resultados en la Asamblea de la OACI en 2016, especialmente por lo que respecta a la aviación civil<sup>(10)</sup>. Después de tres años de negociaciones desde el 38.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013, el 6 de octubre los Estados miembros de la OACI acordaron aplicar una medida de mercado mundial para compensar el aumento de las emisiones procedentes de la aviación internacional después de 2020. En la sesión plenaria se adoptó una resolución por la que se introducía el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)<sup>(11)</sup>. Dicho Plan exige a las compañías aéreas que compensen algunas de sus emisiones, pero no necesariamente las reduce.

2.10 Según la resolución de la Asamblea, el nivel medio de emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional que abarca el Plan entre 2019 y 2020 forma la base para el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, respecto de la cual se compararán las emisiones de los próximos años. En cualquier año posterior a 2021, cuando las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional a las que alude el Plan superen la media de las emisiones de referencia de 2019 y 2020, esta diferencia representará los requisitos de compensación del sector para ese año.

2.11 La OACI ha optado por una aplicación gradual para adaptarse a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados contratantes. El Plan será voluntario desde el principio y, más adelante, todos los Estados participarán en él excepto algunos de ellos que estarán exentos.

La OACI ha decidido seguir un enfoque basado en rutas, con el fin de minimizar el impacto competitivo de CORSIA en los operadores. Las rutas a las que aluden las exenciones quedarán exentas para todas las compañías aéreas que operen en dichas rutas.

2.12 La fase piloto (2021-2023) y la primera fase (2024-2026) se aplicarán en los Estados que se han ofrecido voluntarios para participar. A partir del 12 de octubre de 2016, 66 Estados tienen previsto participar voluntariamente en el mecanismo de mercado mundial desde el principio. La segunda fase (2027-2035) se aplicará en todos los Estados excepto en los que estén exentos, a menos que deseen participar voluntariamente. El CESE celebra el Acuerdo; sin embargo, dada su naturaleza voluntaria, otros sectores podrían tener que suplir la diferencia para cumplir los objetivos climáticos de la UE.

2.13 Los elementos esenciales de CORSIA, que deben acordarse y deben ser publicados por la OACI, son la metodología de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de los operadores individuales, los criterios de unidades de emisión y los registros. Sin embargo, la OACI proporcionará los recursos para que todos los Estados pongan en marcha la infraestructura necesaria<sup>(12)</sup>. Aún no se han acordado los detalles de estos aspectos, cruciales para la eficacia medioambiental de CORSIA, que debe estar en consonancia con normas ambiciosas.

2.14 Las compañías aéreas podrán cumplir sus requisitos de compensación mediante la adquisición de créditos de compensación en los mercados del carbono. Por lo tanto, fuera del sector de la aviación internacional se reducirá la unidad de emisión (una unidad equivale a una tonelada de CO<sub>2</sub>). Aún deben determinarse los criterios de unidades de emisión. Será crucial asegurarse de que una tonelada de CO<sub>2</sub> emitida por el operador de una aeronave equivalga realmente a una tonelada de CO<sub>2</sub> ahorrada en otro sector.

<sup>(9)</sup> Puede consultarse más información sobre las contribuciones determinadas a nivel nacional aquí.

<sup>(10)</sup> No existe ninguna organización secundaria internacional de las Naciones Unidas que se ocupe de las emisiones procedentes de aeronaves militares. Probablemente el RCDE UE no afectará a las emisiones procedentes de aeronaves militares. Aunque se excluyeron claramente los vuelos debidos a misiones oficiales, el Grupo de Estudio manifestó interés por evaluar el impacto de los vuelos de formación militar en relación con los niveles de CO<sub>2</sub>. No se han recopilado datos públicos sobre las emisiones procedentes de aeronaves militares a nivel regional, nacional ni mundial.

<sup>(11)</sup> CORSIA constituye un elemento de un conjunto de medidas centradas en la tecnología de las aeronaves y los motores, las operaciones y los combustibles alternativos sostenibles como nuevas fuentes de energía.

<sup>(12)</sup> En el anexo 1 se incluye una lista detallada de todos los requisitos.

2.15 Habida cuenta de los debates celebrados en la OACI durante más de una década, el Acuerdo alcanzado en 2016 se ha considerado histórico. Aborda las diferencias que en el pasado han impedido alcanzar un consenso en repetidas ocasiones. Los distintos puntos de vista de los Estados miembros de la OACI se deben a los distintos grados de madurez económica de las naciones en cuestión, así como a su peso económico y a sus políticas generales en materia de medio ambiente. El gran número de Estados miembros que están listos para participar en CORSIA desde el principio generará un impulso para que otros Estados se unan también al Plan. Sin embargo, por ahora CORSIA necesita que se llegue a un acuerdo antes del 1 de enero de 2019 por lo que respecta a la metodología de seguimiento, notificación y verificación, antes de 2018 en cuanto a los criterios de unidades de emisión, antes de 2020 en lo relativo a la aplicación del marco reglamentario y antes de enero de 2021 acerca de la puesta en marcha de los registros.

### 3. Evaluación de la propuesta

3.1 Si no se realizan modificaciones en el Reglamento (UE) n.º 421/2014, el texto actual recuperará el ámbito de aplicación original del RCDE UE y, de esa forma, afectará a todos los vuelos internacionales desde y hacia los aeropuertos situados dentro del EEE. Esto implicaría que los operadores de aeronaves tendrían que entregar todos sus derechos de emisión desde y hacia terceros países antes del 30 de abril de 2018<sup>(13)</sup>. Tal y como se expone previamente<sup>(14)</sup>, se suspendió la aplicación del Reglamento (UE) n.º 421/2014 hasta que pudiera llevarse a cabo una evaluación de los resultados de la Asamblea de la OACI de 2016. En su evaluación<sup>(15)</sup>, la Comisión considera que la resolución de la OACI en cuanto a los principios de un mecanismo de mercado mundial concuerda con las políticas y los objetivos que la UE aspira a cumplir. Por consiguiente, debe modificarse el texto del Reglamento (UE) n.º 421/2014 para evitar de nuevo que se aplique un instrumento de la Unión a pesar de que existe consenso en cuanto a un mecanismo de mercado mundial. La propuesta de la Comisión se basa en las siguientes consideraciones:

#### 3.1.1 El formato

Habida cuenta del plazo limitado del que se dispone para completar el proceso legislativo, la Comisión propone que la medida adquiera la forma de un Reglamento que se aplicaría directamente en todos los Estados miembros y tendría carácter vinculante en su totalidad, de forma que todos los Estados miembros puedan aplicar y ejecutar las modificaciones de forma uniforme antes de que entren en vigor los plazos de cumplimiento en marzo y abril de 2018.

#### 3.1.2 La evaluación de impacto<sup>(16)</sup>

La Comisión está a favor de mantener el *statu quo*, es decir, seguir aplicando el RCDE UE para los vuelos dentro del EEE entre 2017 y 2020 (y, por tanto, no retomar el ámbito de aplicación original para los vuelos internacionales a partir de 2017). La Comisión confirma que, con su ámbito de aplicación actual en el EEE, el RCDE UE ha contribuido a una reducción de alrededor de diecisiete millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año y, por tanto, la aviación contribuye a los objetivos en materia de cambio climático, al igual que otros sectores. Además, la Comisión confirma que los terceros países acogerían positivamente el hecho de que se mantenga el ámbito de aplicación dentro del EEE y permitirían que las actividades de aplicación se centren en dar los pasos necesarios para establecer el mecanismo de mercado mundial de forma oportuna y armonizada.

#### 3.1.3 Plazos

La Comisión propone prolongar de forma eficaz el enfoque basado en «detener el reloj» más allá de 2016, para aplicarlo también en 2017 y brindar a la OACI la oportunidad de establecer los instrumentos necesarios para aplicar eficazmente el mecanismo de mercado mundial. En ese caso, la Comisión llevaría a cabo evaluaciones adicionales y revisaría el RCDE UE para el período posterior a 2020. No se fijan fechas de vencimiento para esta nueva revisión del Reglamento.

3.1.4 Se modifica el artículo 28 bis, de forma que las excepciones aplicables a los vuelos internacionales desde y hacia aeropuertos situados dentro del EEE se prolongan más allá de 2016 y el ámbito de aplicación sigue abarcando los vuelos dentro del EEE.

3.1.5 Se introduce un nuevo artículo 28 ter para preparar la introducción de un mecanismo de mercado mundial. Este artículo relaciona la aplicación del mecanismo de mercado mundial con los requisitos de notificación de la Comisión al Parlamento Europeo acerca de la situación actual de aplicación y del grado en que es necesario modificar el RCDE UE para que también se aplique plenamente en el EEE<sup>(17)</sup>.

3.1.6 El artículo 28 quater otorga competencias a la Comisión para adoptar mecanismos de seguimiento, notificación y verificación con el fin de aplicar las medidas de mercado mundial.

<sup>(13)</sup> Tal y como establece la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

<sup>(14)</sup> Véase el apartado 2.6.

<sup>(15)</sup> Exposición de motivos de la propuesta de Reglamento 0017/2017 (COD).

<sup>(16)</sup> Véase la exposición de motivos, página 6.

<sup>(17)</sup> Este artículo refleja que el hecho de que los vuelos dentro del EEE son vuelos internacionales y que CORSIA debería ser la única medida de mercado para la aviación internacional, según la Resolución de la OACI de 2016.

3.1.7 En calidad de cuestión técnica, el anexo I se modifica para ampliar la exención a los operadores de aeronaves no comerciales que emitan menos de 1 000 toneladas anuales de CO<sub>2</sub> entre 2020 y 2030. Esto representa solo el 0,2 % de todas las emisiones y su introducción supondría una carga administrativa desproporcionada.

3.2 El debate celebrado en diversos foros, según ha comunicado la Comisión<sup>(18)</sup>, revela la existencia de posibles controversias en cuanto a tres cuestiones:

3.2.1 La necesidad de disposiciones más estrictas en la Directiva sobre el RCDE UE para el período 2017-2020. Además de cuestiones de viabilidad, plantea la cuestión de si resulta útil un debate tan controvertido en un momento en el que deberíamos centrarnos en la aplicación de una medida de mercado mundial, e incluso si no resulta perjudicial para la competitividad del sector y para la posición de la UE en las negociaciones internacionales relativas a aspectos técnicos de dicha medida. Por otra parte, no está claro si las modificaciones del RCDE UE en este momento proporcionarían suficiente valor añadido en términos de reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> para aportar garantías frente a los riesgos económicos, políticos y comerciales a nivel mundial. Estas deliberaciones parecen, cuanto menos, prematuras hasta que llegue el momento en que se disponga de una mayor claridad sobre las perspectivas que presenta CORSIA.

3.2.2 La necesidad de establecer un plazo límite para la nueva revisión del RCDE UE. Esto es comprensible en la medida en que las sucesivas modificaciones que abogan por «detener el reloj» no pueden convertirse en una vía reglamentaria definitiva. Al mismo tiempo, aún no se conoce la forma definitiva que adoptará CORSIA, y en un período cercano a 2020 deberá reevaluarse la forma en que Europa integra este plan en las políticas de la UE. Sin embargo, existe un riesgo inherente de que la seguridad de planificación se resienta si las partes interesadas saben que un Reglamento se limita a un plazo determinado, pero no saben si será sustituido por otro nuevo o si se aplicará una disposición que recuperará normas anteriores, lo cual reactivaría las controversias comerciales a nivel internacional que muchas de las partes interesadas no desean revivir. La ausencia de un plazo límite tiene la ventaja particular de que la Comisión puede finalizar sus evaluaciones de impacto y sus revisiones antes de presentar una modificación de la Directiva sobre el RCDE UE.

3.2.3 La necesidad de que el Parlamento Europeo y el Consejo alcancen un consenso rápidamente. Ambas instituciones no deben verse envueltas en extensos debates acerca de los efectos del RCDE UE en el pasado, sino que deben centrar sus discusiones políticas en la mejor manera de fomentar una aplicación oportuna y armonizada de una medida de mercado mundial. Las deliberaciones sobre la propuesta de la Comisión Europea deben finalizar antes de que termine 2017, con el fin de evitar que vuelvan a aplicarse las normas anteriores.

4. Dada su composición única y sus conocimientos especializados, el CESE está perfectamente ubicado para introducir en el debate político los puntos de vista de la sociedad civil organizada sobre las consecuencias políticas, sociales, económicas y medioambientales de esta iniciativa reglamentaria. Por consiguiente, el CESE ha decidido acompañar este dictamen de una conferencia con todas las partes interesadas pertinentes.

Bruselas, 31 de mayo de 2017.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Georges DASSIS

---

<sup>(18)</sup> Resumen de la evaluación de impacto que acompaña al documento por el cual se modifica la Directiva 2003/87/CE.