

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **REGLAMENTO (UE) N° 421/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 16 de abril de 2014

que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 129 de 30.4.2014, p. 1)

Rectificado por:

► **C1** Rectificación, DO L 140 de 14.5.2014, p. 177 (421/2014)



**REGLAMENTO (UE) N° 421/2014 DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 16 de abril de 2014

que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El sector de la aviación tiene un marcado carácter internacional. Un enfoque mundial para abordar las emisiones de la aviación internacional ofrece las mejores expectativas para garantizar la sostenibilidad a largo plazo.
- (2) La Unión se esfuerza por conseguir un futuro acuerdo internacional para controlar las emisiones de efecto invernadero de la aviación y, al mismo tiempo, limita mediante una acción autónoma el impacto climático derivado de las actividades de la aviación con destino y origen en aeródromos de la Unión. Para garantizar que dichos objetivos se apoyen mutuamente y sean compatibles, conviene tener en cuenta la evolución registrada en los foros internacionales y las posiciones en ellos adoptadas y, en particular, la Resolución adoptada el 4 de octubre de 2013 en el 38º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contiene una «Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente».

⁽¹⁾ Dictamen de 22 de enero de 2014 (no publicado aún en el Diario oficial).

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 3 de abril de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 14 de abril de 2014.

▼B

- (3) Por tanto, para respaldar el impulso alcanzado en el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI de 2013 y facilitar los progresos en el 39 período de sesiones de 2016, es deseable considerar temporalmente satisfechos los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, durante el período hasta el 31 de diciembre de 2016 inclusive, respecto de vuelos con destino y origen en aeródromos de países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE). De esa manera, la Unión hace hincapié en que pueden aplicarse requisitos legales con respecto a vuelos con destino y origen en aeródromos situados en Estados del EEE, del mismo modo que pueden aplicarse requisitos legales a la emisiones de vuelos entre tales aeródromos. Para garantizar la seguridad jurídica, a efectos de la presente excepción, los vuelos entre aeródromos situados en Estados del EEE y aeródromos situados en países que se hayan adherido a la Unión en 2013 deben considerarse vuelos entre Estados del EEE.
- (4) Se recuerda que, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE, debe corresponder a los Estados miembros determinar el uso que deba hacerse de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión. Dichos ingresos, o su equivalente financiero, deben utilizarse para hacer frente al cambio climático en la Unión y en terceros países, entre otras razones, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptarse a las consecuencias del cambio climático en la Unión y en terceros países —especialmente países en desarrollo—, financiar la investigación y el desarrollo en materia de mitigación y adaptación, incluyendo, en particular, los sectores de la aeronáutica y el transporte aéreo, reducir las emisiones mediante el transporte de bajo nivel de emisiones y sufragar los costes de administración del régimen de la Unión. Los ingresos de las subastas, o su equivalente financiero, deben utilizarse también para financiar las contribuciones al Fondo mundial para la eficiencia energética y las energías renovables y las medidas destinadas a evitar la deforestación. La transparencia sobre el uso de ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión en el marco de la Directiva 2003/87/CE es fundamental para respaldar los compromisos de la Unión. De conformidad con el Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, los Estados miembros deben presentar a la Comisión un informe sobre el uso de ingresos procedentes de la subasta de dichos derechos.
- (5) Las excepciones previstas en el presente Reglamento tienen en cuenta los resultados de contactos bilaterales y multilaterales con terceros países, que la Comisión seguirá manteniendo en nombre de la Unión para fomentar el uso de mecanismos basados en el mercado para reducir las emisiones de la aviación.

⁽¹⁾ 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 y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n° 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

▼B

- (6) Se recuerda que la Directiva 2003/87/CE prevé la posibilidad de adoptar medidas que modifiquen las actividades de aviación enumeradas en su anexo I si un tercer país introduce medidas que reduzcan el impacto de las actividades de aviación en el cambio climático.
- (7) La negociación de todos los acuerdos de aviación de la Unión con terceros países debe tener por objeto proteger la flexibilidad de la Unión a la hora de tomar medidas relacionadas con cuestiones medioambientales, incluidas medidas para mitigar el impacto de la aviación en el cambio climático.
- (8) Para evitar el falseamiento de la competencia, es importante que todos los vuelos de una misma ruta reciban el mismo trato.
- (9) Para evitar cargas administrativas desproporcionadas de los operadores de aeronaves más pequeños, debe añadirse una excepción temporal al anexo I de la Directiva 2003/87/CE. Los operadores de aeronaves no comerciales que emitan menos de 1 000 toneladas de CO₂ al año deben por lo tanto quedar excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva desde el 1 de diciembre de 2013 y hasta el 31 de diciembre de 2020.
- (10) Es conveniente permitir a los operadores de aeronaves que son pequeños emisores que utilicen un enfoque alternativo para verificar sus emisiones con el fin de reducir todavía más su carga administrativa. Los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar medidas de simplificación que aborden en particular las necesidades de los operadores no comerciales que son pequeños emisores.
- (11) Debe prestarse especial atención a mitigar o incluso eliminar todo problema de accesibilidad y competitividad para las regiones ultraperiféricas de la Unión. Habida cuenta de ello, también deben incluirse en la excepción que establece el presente Reglamento los vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica en el sentido del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y un aeródromo situado en otra región del EEE.
- (12) Para garantizar la seguridad jurídica de los operadores de aeronaves y las autoridades nacionales, conviene ampliar hasta 2015 los plazos de entrega y notificación de las emisiones de 2013.
- (13) Para la aplicación de esta excepción, es importante recordar que los métodos de asignación y expedición de derechos de emisión a los operadores de aeronaves siguen siendo los establecidos por la Directiva 2003/87/CE, es decir, los basados en datos verificados relativos a las toneladas-kilómetro con respecto a los períodos correspondientes a los que se hace referencia en la misma.

▼B

- (14) Tras la Asamblea de la OACI de 2016 y a la luz de sus resultados, la Comisión debe presentar un informe completo al Parlamento Europeo y al Consejo. En ese informe, la Comisión debe examinar, entre otras opciones, todas aquellas que se apliquen a las emisiones de las actividades de la aviación y, en su caso, adoptar rápidamente medidas para garantizar que se pueda tener en cuenta la evolución internacional y abordar cualquier cuestión relativa a la aplicación de la excepción. La Comisión también debe prestar especial atención a la eficacia medioambiental en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE de la UE) y, en este contexto, a la contribución particular del sector de la aviación, incluidas las modalidades para una mejor adaptación de las normas aplicables a las actividades de aviación y a las instalaciones fijas, respectivamente.
- (15) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, introducir una excepción temporal al seguimiento, la notificación y la verificación de derechos de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al EEE de 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2016, reducir las cargas administrativas y simplificar la administración del régimen, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (16) Resulta fundamental proporcionar seguridad jurídica a los operadores de aeronaves y a las autoridades nacionales, habida cuenta del plazo de entrega de 30 de abril de 2014 contemplado en la Directiva 2003/87/CE. En consecuencia, el presente Reglamento debe aplicarse a partir de la fecha de su adopción.
- (17) Procede modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

- 1) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 28bis

Excepciones aplicables antes de la ejecución, para 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 *bis*, en el artículo 14, apartado 3, y en el artículo 16, los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichas disposiciones y no tomarán medidas contra los operadores de aeronaves con respecto a:

- a) todas las emisiones de vuelos con destino u origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) durante cada año civil desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2016;

▼B

- b) todas las emisiones de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica en el sentido del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y un aeródromo situado en otra región del EEE durante cada año civil desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2016;
- c) la entrega de derechos de emisión correspondientes a las emisiones verificadas de 2013 de vuelos entre aeródromos situados en países del EEE cuando se haya efectuado a más tardar el 30 de abril de 2015 en lugar del 30 de abril de 2014, y a las emisiones verificadas de 2013 de esos vuelos cuando se hayan notificado a más tardar el 31 de marzo de 2015 en lugar del 31 de marzo de 2014.

A efectos de los artículos 11 *bis*, 12 y 14, las emisiones verificadas de vuelos distintos de los contemplados en el párrafo primero, se considerarán emisiones verificadas del operador de aeronaves.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *sexies*, apartado 5, y en el artículo 3 *septies*, un operador de aeronaves que se acoja a las excepciones previstas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo, recibirá un número reducido de derechos de emisión gratuitos en proporción a la reducción de la obligación de entrega prevista en dichas letra s).

No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *septies*, apartado 8, los derechos no asignados en aplicación del párrafo primero del presente apartado serán anulados.

Por lo que respecta a las actividades del período de 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2016, los Estados miembros publicarán el número de derechos de emisión de la aviación asignados de forma gratuita a cada operador a más tardar el ►C1 1 de septiembre de 2014 ◄.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinqüies*, los Estados miembros subastarán un número de derechos de emisión de la aviación reducido en proporción a la reducción del número total de derechos de emisión expedidos.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinqüies*, apartado 3, el número de derechos de emisión que subastará cada Estado miembro respecto al período de 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2016 se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas a vuelos a los que no se apliquen las excepciones contempladas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo.

5. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *octies*, no se pedirá a los operadores de aeronaves que presenten planes de seguimiento en los que se establezcan medidas para vigilar y notificar las emisiones respecto de vuelos a los que se apliquen las excepciones contempladas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo.

6. No obstante lo dispuesto en los artículos 3 *octies*, 12, 15 y 18 *bis*, cuando un operador de aeronaves tenga unas emisiones anuales totales inferiores a 25 000 toneladas de CO₂, sus emisiones se considerarán emisiones verificadas si se determinan mediante el instrumento para pequeños emisores aprobado por el Reglamento (UE) n° 606/2010 (*) de la Comisión y alimentada por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE. Los Estados miembros podrán aplicar procedimientos simplificados para los operadores de aeronaves no comerciales siempre que dichos procedimientos no proporcionen menos exactitud de la que proporciona el instrumento para pequeños emisores.

▼B

7. A efectos del presente artículo, los vuelos entre aeródromos situados en Estados del EEE y países que se hayan adherido a la Unión en 2013 se considerarán vuelos entre aeródromos situados en Estados del EEE.

8. La Comisión informará periódicamente, y al menos una vez al año, al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución de las negociaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y sobre sus esfuerzos para promover la aceptación internacional por terceros países de mecanismos basados en el mercado. Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las acciones de ejecución a partir de 2020 de un acuerdo internacional sobre una medida basada en el mercado de alcance mundial que reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación de manera no discriminatoria, incluso sobre información relativa al uso de los ingresos presentada por los Estados miembros de conformidad con el artículo 17 del Reglamento (UE) nº 525/2013.

En su informe, la Comisión considerará dicha evolución, incluyendo si procede propuestas en reacción a la misma, en lo que respecta al ámbito de aplicación adecuado para las emisiones resultantes de actividades con destino y origen en aeródromos situados en países no pertenecientes al EEE a partir de 2017. En su informe, la Comisión estudiará también soluciones respecto a otras cuestiones que puedan surgir en la aplicación de los apartados 1 a 4 del presente artículo, garantizando al mismo tiempo la igualdad de trato de todos los operadores en la misma ruta.

(*) Reglamento (UE) nº 606/2010 de la Comisión, de 9 de julio de 2010, relativo a la aprobación de un instrumento simplificado elaborado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) para calcular el consumo de combustible de algunos operadores de aeronaves que son pequeños emisores (DO L 175 de 10.7.2010, p. 25).».

- 2) En el anexo I, en la columna «actividades» del cuadro, bajo el epígrafe «Aviación», se añade la siguiente letra después de la letra j):
- «k) A partir del 1 de enero de 2013 y hasta el 31 de diciembre de 2020, los vuelos que, excepto por el presente punto, entrarían dentro esta actividad, efectuados por un operador de aeronaves no comerciales que realice vuelos con un total anual de emisiones inferior a 1 000 toneladas al año.».

Artículo 2

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

Será aplicable a partir del 30 de abril de 2014.

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