

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad

[COM(2012) 697 final — 2012/328 (COD)]

(2013/C 133/06)

Ponente: **Antonello PEZZINI**

El 5 de diciembre de 2012, de conformidad con el artículo 192.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad

COM(2012) 697 final – 2012/328 (COD).

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, encargó la elaboración del dictamen al ponente Antonello PEZZINI y aprobó su dictamen el 29 de enero de 2013.

En su 487º pleno de los días 13 y 14 de febrero de 2013 (sesión del 13 de febrero de 2013), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 136 votos a favor y 3 abstenciones el presente dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 Tal como ha afirmado en otros dictámenes, el Comité ratifica su convicción de que, para la lucha contra el cambio climático mundial y en aras de la competitividad del sector aéreo europeo, es fundamental encontrar una solución global para el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, acompañada de un Cielo Único Europeo funcional y una serie de regulaciones coherentes con tales objetivos.

1.2 Por consiguiente, el Comité acoge favorablemente la iniciativa, que prevé la moratoria en la aplicación del régimen RCDE a las compañías aéreas respecto a los vuelos con destino u origen en aeropuertos del Espacio Económico Europeo (EEE), en espera de las conclusiones de las negociaciones internacionales.

1.3 Sin embargo, el CESE considera que es muy importante que todas las regiones del mundo acuerden limitar sus emisiones de CO₂ en los vuelos intrarregionales.

1.4 El Comité subraya los riesgos para la competitividad del transporte europeo. Durante esta moratoria, prevista para el Espacio Económico Europeo, los pasajeros de los vuelos intracomunitarios deberán pagar una tasa, mientras que los demás pasajeros no tendrán que abonarla.

1.5 Por consiguiente, el Comité solicita que el Consejo y el Parlamento, apoyados por la Comisión, impriman un fuerte impulso para alcanzar una solución rápida, basada en un planteamiento global, y evitar injustas penalizaciones y el falseamiento de la competencia, lo que menoscabaría el desarrollo

competitivo y laboral, en evidente contraste con la Estrategia Europa 2020, que goza de un apoyo general.

2. Introducción

2.1 La Directiva europea 2008/101/CE, que también incluye al sector aéreo, incluidas las aeronaves de los países que no forman parte de la UE, en el régimen europeo para el comercio de derechos de emisión de CO₂ (Emissions Trading System) a partir de 2012, ha sido juzgada legítima en una reciente sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, tras el recurso interpuesto por algunas compañías aéreas norteamericanas, que consideraban que la normativa europea violaba varios acuerdos internacionales ⁽¹⁾.

2.2 Según el Tribunal, la aplicación del régimen para el comercio de derechos de emisión al transporte aéreo no viola ni los principios de Derecho internacional consuetudinario invocados ni el Acuerdo de cielo abierto. Por consiguiente, la legislación europea persigue el objetivo del Protocolo de Kioto, que preveía un acuerdo en el seno de la organización de las Naciones Unidas **OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)**, sobre los gases de efecto invernadero emitidos por las aeronaves.

2.3 En respuesta a los progresos efectuados en las negociaciones internacionales y para crear una atmósfera positiva entorno a las mismas, la Comisión pretende eximir, *temporalmente*, a los vuelos no europeos del **Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE)**.

⁽¹⁾ Tribunal de Justicia de la UE – Sentencia en la causa C-3666/10 – Air Transport Association of America e a. / Secretary of State for Energy and Climate Change – Luxemburgo, 21 de diciembre de 2011.

2.4 El Régimen de Comercio de Derechos de Emisión **prevé** actualmente que, a las empresas sometidas a la obligación de reducir las emisiones se les concedan **créditos equivalentes a las toneladas de CO₂** que pueden emitir, con una asignación decreciente de año en año. A las empresas que consigan reducir más emisiones que las obligadas se les concederán diversos créditos que podrán revender a las empresas menos virtuosas y más necesitadas. A partir de 2012, la Directiva sobre el RCDE se hizo extensiva también al sector aéreo y para todos los vuelos con destino u origen de un aeropuerto europeo, con la obligación de contabilizar las emisiones y participar en el mecanismo RCDE, con el plazo de abril de 2013 para la primera entrega de derechos.

2.5 Para facilitar un acuerdo global en la OACI, era necesaria una excepción temporal a la Directiva sobre el RCDE de la Unión Europea, a fin de garantizar que no se adopten medidas contra los operadores de aeronaves que no satisfagan las obligaciones de notificación y conformidad originadas antes del 1 de enero de 2014 en relación con los vuelos con destino u origen de aeropuertos fuera de la UE.

2.6 Por consiguiente, la hoja de ruta propuesta podría reducir la competitividad del transporte aéreo europeo frente al internacional, precisamente en un momento de recesión económica: la «congelación», durante un año, de la normativa sobre el RCDE, en espera de una regulación internacional de las emisiones producidas por el transporte aéreo (*Market Based Mechanism (MBM) de alcance mundial*), no se aplicaría al transporte aéreo intraeuropeo.

2.7 Precisamente para evitar tales penalizaciones y el falseamiento de la competencia, el Comité sostiene que dicha excepción debe ser estrictamente temporal y aplicarse solo a los operadores de aeronaves que no hayan recibido derechos de emisión de asignación gratuita para tales actividades en 2012, o que hayan restituido en su totalidad tales derechos de emisión. Por la misma razón, esos derechos de emisión no deberían contabilizarse a los efectos del cálculo de los derechos de utilización de créditos.

3. La propuesta de la Comisión

3.1 La propuesta de Decisión pretende:

— parar el reloj, aplazando temporalmente la aplicación de las obligaciones que impone el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) a los operadores de aeronaves respecto a los vuelos con origen o destino fuera del Espacio Económico Europeo (EEE);

— evitar que se adopten las medidas previstas en la Directiva 2008/101/CE contra los operadores de aeronaves que no

satisfagan las obligaciones de notificación y conformidad originadas antes del 1 de enero de 2014 en relación con los vuelos con origen o destino fuera del EEE;

— seguir aplicando íntegramente la normativa sobre el RCDE a los vuelos entre aeropuertos ubicados en el EEE, de acuerdo con el compromiso común de luchar contra el cambio climático.

3.2 Por otra parte, la propuesta pretende evitar el falseamiento de la competencia, aplicando esta excepción solo a los operadores de aeronaves que no hayan recibido derechos de emisión de asignación gratuita para tales actividades en 2012 o que hayan restituido en su totalidad tales derechos de emisión.

4. Observaciones

4.1 En su anterior dictamen, el Comité ya sostenía que, para el sector aéreo europeo, es fundamental:

— una solución global para el comercio de los derechos de emisión;

— un Cielo Único Europeo, que pueda funcionar lo mejor posible, y

— una regulación apropiada.

«La creación de un Cielo Único Europeo es fundamental para garantizar la competitividad del sector aeronáutico de la UE en el mercado mundial»⁽²⁾, habida cuenta de que el sector aéreo representa un fuerte componente económico de la economía europea, con 748 millones de pasajeros al año, más de once millones de toneladas de mercancías transportadas, una contribución al PIB de 359 000 millones y más de cinco millones de empleados.

4.2 Por consiguiente, el Comité está de acuerdo con la decisión de aplicar una moratoria a la aplicación del RCDE a las compañías aéreas que operen vuelos con destino u origen del EEE, a fin de llegar a la conclusión de las negociaciones mundiales, pero cree que todas las regiones del mundo tienen que acordar la aplicación del régimen RCDE incluso en sus vuelos intrarregionales.

⁽²⁾ CESE 1391-2011, DO C 376, 22.12.2011, p. 38.

4.3 El Comité subraya los riesgos que podría suponer para la competitividad del transporte europeo. En el período en el que estará vigente la moratoria sobre el RCDE, los pasajeros de los vuelos intracomunitarios pagarán una tasa de conformidad con las justas exigencias de carácter medioambiental, mientras que los pasajeros de los demás países no la abonarán.

4.4 Por consiguiente, a la luz de las consideraciones expuestas, el Comité insta a que se llegue a una rápida solución, sobre la base de un planteamiento global, evitando injustas penalizaciones y el falseamiento de la competencia: la falta de una solución global sobre el comercio de los derechos de emisión supondría, sin ninguna duda, un freno para el mercado europeo, que sería el único que estaría sometido a este tipo de regulación.

Bruselas, 13 de febrero de 2013.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON
