

BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

X legislatura
Tercer període



Número 173
28 d'octubre de 2013

SUMARI

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual s'estableixen les prescripcions tècniques de les embarcacions de la navegació interior i es deroga la Directiva 2006/87/CE del Parlament Europeu i del Consell

Tram. 295-00110/10

Text presentat

Tramesa a la Comissió

Termini de formulació d'observacions

p. 3

p. 16

p. 16

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 2003/87/CE, per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle a la Comunitat, amb vista a l'execució, d'ara al 2020, d'un acord internacional que apliqui una única mesura de mercat mundial a les emissions de l'aviació internacional

Tram. 295-00111/10

Text presentat

Tramesa a la Comissió

Termini de formulació d'observacions

p. 16

p. 23

p. 23

NOTES

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre. La reproducció dels textos presentats per la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea respecta també la compaginació de l'original.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

ISSN: 0213-7798 · Dipòsit legal: B-20.066-1980 · Imprès al Parlament
www.parlament.cat

3. TRAMITACIONS EN CURS
- 3.40. PROCEDIMENTS AMB RELACIÓ A LES INSTITUCIONS DE LA UNIÓ EUROPEA

- 3.40.02. PROCEDIMENTS DE PARTICIPACIÓ EN L'APLICACIÓ DELS PRINCIPIS DE SUBSIDIARIETAT I PROPORCIONALITAT PER LA UNIÓ EUROPEA

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual s'estableixen les prescripcions tècniques de les embarcacions de la navegació interior i es deroga la Directiva 2006/87/CE del Parlament Europeu i del Consell**

Tram. 295-00110/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 17.10.2013
Reg. 41105 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 22.10.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE

SE ESTABLECEN LAS PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DE LAS EMBARCACIONES DE LA NAVEGACIÓN INTERIOR Y SE DEROGA LA DIRECTIVA 2006/87/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO [COM(2013) 622 FINAL] [2013/0302 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión mixta para la Unión Europea

Bruselas, 10.9.2013
COM(2013) 622 final
2013/0302 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La Directiva 82/714/CEE del Consejo, de 4 de octubre de 1982, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los barcos de la navegación interior¹ introducía condiciones armonizadas para la expedición de certificados técnicos a las embarcaciones de navegación interior en todos los Estados miembros, aunque con exclusión de la navegación en el Rin. Las prescripciones técnicas incluidas en los anexos de la Directiva 82/714/CEE incorporan esencialmente las disposiciones del Reglamento de Inspección de Navíos en el Rin en la versión aprobada en 1982 por la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR).

Las condiciones y las prescripciones técnicas para la expedición de certificados de navegación interior con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado de la navegación en el Rin han sido modificadas periódicamente desde entonces para la mayoría de los tipos actuales de buques, y reflejan, en opinión de los expertos, el estado actual de la técnica. En aras de la competencia y la seguridad era conveniente establecer un marco para dichas prescripciones técnicas para toda la red de vías navegables de la UE, en particular para promover una armonización a nivel

¹ DO L 301 de 28.10.1982, p. 1-66.

europeo. Por consiguiente, la Directiva 2006/87/CE², que ha remplazado a la Directiva 82/714/CEE, garantiza que los certificados de navegación interior de la Unión, que atestiguan que todos los tipos de embarcaciones son plenamente conformes con las prescripciones técnicas antes mencionadas, sean válidos en todas las vías navegables interiores de la UE, incluido el Rin, y que los certificados del Rin sean válidos en todas las vías navegables interiores de la UE.

Con arreglo al artículo 3 de la Directiva 2006/87/CE, al navegar en el Rin (zona R) es obligatorio llevar:

- un certificado extendido con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin, o
- un certificado de navegación interior expedido o renovado después del 30 de diciembre de 2008 en el que se atestigüe la plena conformidad de la embarcación con las prescripciones técnicas contempladas en el anexo II de la Directiva 2006/87/CE, cuya equivalencia con las prescripciones técnicas establecidas en aplicación del Convenio antes mencionado se haya comprobado de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables, sin perjuicio de las disposiciones transitorias de la sección «Disposiciones transitorias y finales» del anexo II.

Sin embargo, resulta difícil mantener la equivalencia de los dos certificados. Están vinculados a dos marcos jurídicos distintos, cada uno de los cuales opera con una serie de normas acorde a sus propias disposiciones y procedimientos.

En aras de la seguridad y a fin de lograr igualdad de condiciones, es preciso avanzar hacia un único conjunto de normas técnicas uniformes. De este modo se ofrecería mayor seguridad jurídica y se garantizaría que las adaptaciones a los avances técnicos puedan introducirse en un plazo razonable, a fin de mantener un alto nivel de seguridad en todas las vías navegables interiores de la UE y no obstaculizar la innovación en el sector.

Puesto que los dos regímenes jurídicos antes mencionados operan de acuerdo con sus propias normas y procedimientos, el avance hacia un único conjunto de normas técnicas uniformes solo puede lograrse de forma gradual. Como primer paso, es importante separar las normas que se refieren al proceso decisorio de aquellas de carácter procesal o técnico más general y no específicas de la UE. En la versión actual de la Directiva, estas disposiciones no están separadas con claridad, lo que dificulta concebir una sola norma técnica aplicable a ambos regímenes jurídicos.

En segundo lugar, será importante establecer estructuras adecuadas que permitan que la UE y la Comisión central para la navegación del Rin (CCNR) elaboren y mantengan normas técnicas comunes uniformes. Por ello es necesario crear una estructura dedicada, con los conocimientos técnicos necesarios para elaborar normas técnicas en un contexto que combine a los Estados miembros de la UE y de la CCNR y asocie a otras organizaciones internacionales interesadas. A tal fin, los servicios de la Comisión y la Secretaría General de la CCNR firmaron el 22 de mayo de 2013 un acuerdo administrativo en el que se expresa la intención de ambas partes de crear un comité dedicado a este fin bajo los auspicios de la CCNR. Podrán formar parte de este comité expertos representantes de los Estados miembros de la UE y la CCNR, y se prevé igualmente una participación adecuada de otras partes interesadas.

Este comité deberá elaborar normas técnicas. Una vez creado, este Comité comenzará a trabajar en la elaboración de normas técnicas. La presente propuesta permite a la Comisión tener en cuenta las normas técnicas elaboradas por este Comité, haciendo referencia a ellas al adaptar las prescripciones técnicas incluidas en la Directiva a los avances técnicos o a los trabajos de organizaciones internacionales.

Si de conformidad con el acuerdo administrativo de 22 de mayo de 2013, la CCNR procede de una forma similar para adaptar el Reglamento de Inspección de Navíos en el Rin y permite que el presente Reglamento haga referencia igualmente a las nuevas normas de este nuevo Comité *sui generis*, se racionalizarían los procedimientos administrativos para el mantenimiento de las normas técnicas para las embarcaciones de navegación interior y se lograría la plena uniformidad entre los regímenes jurídicos de la UE y del Rin.

Por otra parte, se incluyen enmiendas relacionadas con el hecho de que la Directiva 2006/87/CE es objeto de su primera revisión tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa; deben introducirse nuevas normas sobre competencias delegadas y de ejecución.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS

El 1 de marzo de 2013, la Comisión convocó una reunión con los Directores encargados de la navegación interior de las administraciones de los Estados miembros y del EEE, y los Secretarios Generales de las Comisiones de

2 Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo, DO L 389 de 30.12.2006, p. 1–260.

Ríos. En general, los asistentes a la reunión acogieron favorablemente el enfoque general para revisar la gobernanza, a fin racionalizar las actualizaciones de las normas técnicas para la navegación interior.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

En el contexto de la Directiva 2006/87/CE, las prescripciones técnicas para los barcos de la navegación interior se establecen en el anexo II. La propuesta de Directiva reorganiza el contenido de los anexos a fin de que estos solo incluyan aspectos de carácter técnico o de procedimiento. Los aspectos que hacen referencia al mecanismo decisorio se integran en el texto principal de la Directiva, en particular en las siguientes disposiciones:

- equivalencias y excepciones (artículo 18), adaptación de los anexos (artículo 22);
- realización de inspecciones técnicas (artículo 9).

El enfoque adoptado en esta propuesta consiste en delegar competencias en la Comisión para adaptar los anexos de esta Directiva a los avances científicos y técnicos, y los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR.

En particular, la Comisión estaría facultada a adoptar actos delegados para adaptar los anexos, también para modificar los modelos de documentos que figuran en los anexos de esta Directiva y adoptar o modificar instrucciones administrativas.

Asimismo, para garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta Directiva, deberían concederse competencias ejecutivas a la Comisión para autorizar excepciones a las prescripciones técnicas para determinadas embarcaciones, para aprobar sociedades de clasificación y para aprobar determinadas prescripciones técnicas adicionales para determinadas zonas que no están conectadas con las vías navegables interiores de otro Estado miembro. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La Directiva no tiene repercusiones financieras. Algunas actividades relacionadas con la Directiva se financiarán por medio de otros actos de base.

2013/0302 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, 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 Europeo³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario⁵,

Considerando lo siguiente:

³ DO C [...] de [...], p. [...].

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ ...

- (1) La Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ establece condiciones armonizadas para expedir certificados técnicos para los barcos de navegación interior en toda la red de vías navegables interiores de la Unión.
- (2) Las prescripciones técnicas para las embarcaciones que navegan en el Rin son establecidas por la Comisión central para la navegación del Rin (CCNR).
- (3) La mayoría de las prescripciones técnicas que figuran en los anexos de la Directiva 2006/87/CE incorporan las disposiciones establecidas en el Reglamento de inspección de navíos en el Rin, en la versión aprobada por la CCNR en 2004. Las condiciones y las prescripciones técnicas aplicables a la expedición de certificados para embarcaciones de la navegación interior en virtud del artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin se actualizan periódicamente y son reconocidas por reflejar el estado actual de la técnica.
- (4) Mantener dos conjuntos de normas, unas para los certificados expedidos con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin y otras para el certificado de navegación interior de la Unión, no garantiza la seguridad jurídica ni la física.
- (5) A fin de llevar a cabo una armonización a escala de la Unión y evitar distorsiones de la competencia y distintos niveles de seguridad, deben aplicarse y actualizarse periódicamente las mismas prescripciones técnicas para toda la red de vías navegables interiores de la Unión.
- (6) Puesto que la CCNR ha acumulado una importante cantidad de conocimientos técnicos para actualizar prescripciones técnicas para embarcaciones de navegación interior, estos conocimientos deberían aprovecharse plenamente para las vías navegables interiores de la Unión.
- (9) Los certificados de navegación interior de la Unión que atestiguan que las embarcaciones son plenamente conformes con las prescripciones técnicas deberían ser válidos para todas las vías navegables interiores de la Unión.
- (10) Las condiciones en las que los Estados miembros pueden expedir certificados de navegación interior de la Unión complementarios para vías navegables de las Zonas 1 y 2 (estuarios) y para operaciones en las vías navegables de la Zona 4 deberían ser objeto de una mayor armonización.
- (11) En aras de la seguridad habría que armonizar las normas a un nivel superior, de tal forma que no se reduzca el nivel de seguridad en las vías navegables interiores de la Unión. No obstante, los Estados miembros deberían poder, previa consulta a la Comisión, establecer disposiciones concretas en relación con prescripciones técnicas adicionales o reducidas para determinadas zonas, siempre que dichas medidas se limiten a los temas contemplados en los anexos III y IV.
- (12) Los Estados miembros deberían tener la posibilidad de establecer excepciones a las disposiciones de esta Directiva en determinados casos relacionados con las vías navegables no conectadas con las vías navegables interiores de otro Estado miembro, o con determinadas embarcaciones que operan exclusivamente en vías navegables nacionales.
- (13) Los Estados miembros deberían estar facultados, previa autorización de la Comisión, a establecer excepciones a las disposiciones de esta Directiva para determinadas embarcaciones con el fin de adaptarse a otros enfoques, promover la innovación o evitar costes desmesurados.
- (15) El certificado de navegación interior de la Unión debería expedirse a las embarcaciones que pasen una inspección técnica realizada antes de su puesta en servicio. Esta inspección técnica debería utilizarse para comprobar si la embarcación cumple las prescripciones técnicas contempladas en la presente Directiva. Las autoridades competentes de los Estados miembros deberían tener derecho a realizar inspecciones adicionales en todo momento, a fin de verificar que el estado físico de la embarcación se corresponde con los certificados de navegación interior de la Unión.
- (16) Es adecuado, dentro de ciertos plazos y en función de la categoría de la embarcación, determinar el período de validez de los certificados de la Unión de navegación interior en cada caso específico.
- (17) Deben establecerse disposiciones detalladas en relación con la sustitución, renovación, ampliación de la validez y expedición de nuevos certificados de navegación interior de la Unión, dentro de determinados límites, a fin de mantener un alto grado de seguridad en dicha navegación.
- (18) Las medidas establecidas en la Directiva 2009/100/CE del Parlamento europeo y del Consejo⁷ deben seguir vigentes para los buques no contemplados en la presente Directiva.

⁶ Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

⁷ Directiva 2009/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior (DO L 259 de 2.10.2009, p. 8).

- (19) Habría que aplicar un régimen transitorio en el caso de las embarcaciones en servicio que aún no cuentan con un certificado de navegación interior de la Unión que se sometan a una primera inspección técnica con arreglo a las prescripciones técnicas revisadas que establece la presente Directiva.
- (20) Deberían emitirse instrucciones administrativas vinculantes para establecer normas detalladas para aplicar de forma armonizada las prescripciones técnicas.
- (21) Es preciso tener en cuenta los cambios en las prescripciones técnicas por motivos de seguridad de la navegación interior y equivalencia de los certificados. Para ello, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado del Funcionamiento de la Unión Europea debería delegarse en la Comisión, a fin de adaptar los anexos de la presente Directiva a los avances científicos y técnicos, y los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular la CCNR. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. La Comisión, al preparar y elaborar los actos delegados, debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (22) A fin de adaptarse a otros enfoques, promover la innovación, evitar costes desmesurados, establecer un proceso eficiente para la expedición de los certificados o tener en cuenta circunstancias regionales, deberían concederse a la Comisión competencias de ejecución para autorizar determinadas excepciones a las prescripciones técnicas para determinadas embarcaciones y para aprobar las sociedades de clasificación y prescripciones técnicas adicionales o reducidas para embarcaciones que operan en determinadas zonas no conectadas con las vías navegables interiores de otro Estado miembro. Estas competencias deberían ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.
- (26) En consecuencia, debe derogarse la Directiva 2006/87/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1 **Clasificación de las vías navegables**

A los fines de la presente Directiva, las vías de agua interiores de la Unión se clasificarán como sigue:

- a) Zonas 1, 2, 3 y 4:
- i) Zonas 1 y 2: las vías navegables incluidas en la lista del capítulo 1 del anexo I;
 - ii) Zona 3: las vías navegables incluidas en la lista del capítulo 2 del anexo I;
 - iii) Zona 4: las vías navegables incluidas en la lista del capítulo 3 del anexo I.
- b) Zona R: de entre las vías navegables a que se refiere la letra a), aquellas para las que deban extenderse certificados con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin, tal y como se halle redactado ese artículo en el momento de entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 2 **Definiciones y ámbito de aplicación**

1. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- (a) «embarcación»: un buque o artefacto flotante;
- (b) «buque o barco»: un buque de navegación interior o buque marítimo;
- (c) «remolcador»: un buque construido especialmente para operaciones de remolque;
- (d) «empujador»: un buque construido especialmente para propulsar un convoy empujado;
- (e) «buque de pasaje»: un buque para viajes de un día o buque de pasaje, construido y equipado para el transporte de más de doce pasajeros;
- (f) «artefacto flotante»: una instalación flotante provista de aparatos destinados al trabajo, por ejemplo, grúas, material de dragado, martinets o elevadores;
- (g) «embarcación de recreo»: un buque destinado al deporte o al recreo, distinto de los buques de pasaje;

⁸ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (h) «desplazamiento de agua»: el volumen sumergido del buque en m³;
- (i) «eslora (L)»: la longitud máxima del casco expresada en m, sin incluir el timón ni el bauprés;
- (j) «manga (B)»: la anchura máxima del casco expresada en m, medida en el exterior de las planchas del costado, sin incluir ruedas de paletas, defensas y similares;
- (k) «calado (T)»: la distancia vertical en m entre el punto más bajo del casco, sin tener en cuenta la quilla u otros dispositivos fijos de fijación, y el plano de calado máximo del buque;
- (l) «sociedad de clasificación»: una sociedad de clasificación reconocida conforme a los criterios y procedimientos del artículo 9;
- (m) «certificado de navegación interior de la Unión»: un certificado expedido para un barco por la autoridad competente, en el que se deja constancia de la conformidad del mismo con las prescripciones técnicas de la presente Directiva.

2. La presente Directiva se aplicará:

- a) a las embarcaciones de eslora (L) igual o superior a 20 metros;
- b) a las embarcaciones para las cuales el producto de eslora (L) × manga (B) × calado (T) sea igual o superior a 100 m³.

3. La presente Directiva se aplicará igualmente:

- a) a los remolcadores y empujadores, destinados a remolcar o empujar las embarcaciones a que se refiere el apartado 1, o equipos flotantes, o abarloador dichas embarcaciones o equipos flotantes;
- b) a las embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros con una capacidad no superior a 12 pasajeros, excepción hecha de la tripulación;
- c) a los equipos flotantes.

4. La presente Directiva no se aplicará:

- a) a los transbordadores,
- b) a las embarcaciones militares,
- c) a las embarcaciones marítimas, incluidos los remolcadores y empujadores que:
 - i) naveguen y atraquen en aguas marítimo-fluviales;
 - ii) se encuentren navegando temporalmente en aguas interiores, siempre que estén provistos de:
 - un certificado que demuestre la conformidad con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, o equivalente, un certificado que demuestre la conformidad con el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, o equivalente, y un certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP) que demuestre la conformidad con el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de 1973; o
 - en el caso de las embarcaciones de pasaje no incluidas en todos estos convenios a que se refiere el primer guión, un certificado de normas y reglas de seguridad para los buques de pasaje, expedido de conformidad con la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (refundición)⁹; o
 - en el caso de las embarcaciones de recreo no incluidas en todos los convenios a que se refiere el primer guión, un certificado del país con cuya bandera naveguen.

Artículo 3

Obligación de llevar certificado

1. Las embarcaciones citadas en el artículo 1 que naveguen por las vías navegables interiores de la Unión deberán llevar a bordo:
 - a) cuando naveguen por una vía de agua de la Zona R:
 - un certificado expedido de conformidad con el artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin; o

⁹ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

- un certificado de navegación interior de la Unión que atestigüe la plena conformidad de la embarcación, sin perjuicio de las disposiciones transitorias del anexo II, con las prescripciones técnicas contempladas en el anexo II, cuya equivalencia con las prescripciones técnicas establecidas en aplicación del Convenio revisado para la navegación en el Rin se haya comprobado de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables;
 - b) cuando naveguen en otras vías navegables, un certificado de navegación interior de la Unión que incluya, en su caso, las características técnicas contempladas en el artículo 5.
2. El certificado de navegación interior de la Unión se redactará siguiendo el modelo que figura en la Parte I del anexo V, y se extenderá de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 para modificar dicho modelo si fuera necesario para tener en cuenta los avances científicos y técnicos, racionalizar las disposiciones administrativas o tener en cuenta los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR.

Artículo 4

Certificados suplementarios de navegación interior de la Unión

1. Todas las embarcaciones que lleven a bordo un certificado válido extendido con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin podrán, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 5 de la presente Directiva, navegar por las vías navegables de la Unión llevando a bordo únicamente ese certificado.
2. Sin embargo, se facilitará todas las embarcaciones que lleven a bordo el certificado citado en el apartado 1 un certificado suplementario adicional de navegación interior de la Unión:
 - a) cuando naveguen por las vías navegables de las Zonas 3 y 4, si desean hacer uso de la reducción de las prescripciones técnicas correspondiente a esas vías navegables;
 - b) cuando naveguen por las vías navegables de las Zonas 1 y 2, o, si se trata de buques de pasaje, cuando naveguen en vías navegables de la Zona 3 no conectadas con las vías navegables interiores de otro Estado miembro, si el Estado miembro de que se trate ha adoptado prescripciones técnicas adicionales para esas vías navegables, de conformidad con los apartados 1, 2 y 3 del artículo 5.
3. El certificado adicional de navegación interior de la Unión se redactará siguiendo el modelo que se establece en la Parte II del anexo V, y será extendido por las autoridades competentes, previa presentación del certificado mencionado en el apartado 1, con arreglo a las condiciones que establezcan las autoridades competentes de las vías navegables de que se trate. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados para modificar dicho modelo si fuera necesario para tener en cuenta los avances científicos y técnicos, racionalizar las disposiciones administrativas o tener en cuenta los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR.

Artículo 5

Prescripciones técnicas adicionales o reducidas para determinadas zonas

1. Los Estados miembros podrán, previa consulta a la Comisión y respetando, según corresponda, los requisitos del Convenio revisado para la navegación en el Rin, adoptar prescripciones técnicas complementarias a las del anexo II para las embarcaciones que operen en las vías navegables de las Zonas 1 y 2 situadas en su territorio.
2. Con respecto a los buques de pasaje que operen en vías navegables de la Zona 3 situadas en su territorio sin conexión a las vías navegables de otros Estados miembros, cada Estado miembro podrá mantener prescripciones adicionales respecto de las que figuran en el anexo II. Los Estados miembros podrán adoptar estas nuevas prescripciones técnicas adicionales mediante el procedimiento contemplado en el apartado 3. Las prescripciones adicionales solo podrán referirse a los elementos que se enumeran en el anexo III.
3. El Estado miembro notificará a la Comisión y a los demás Estados miembros las prescripciones adicionales propuestas, a más tardar seis meses antes de su entrada en vigor.

La Comisión aprobará las prescripciones técnicas adicionales por medio de actos de ejecución adoptados con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 25, apartado 2.
4. La conformidad con las prescripciones complementarias se especificará en el certificado de navegación interior de la Unión mencionado en el artículo 3 o, en el caso mencionado en el apartado 2 del artículo 4, en el certificado suplementario de navegación interior de la Unión. Esta justificación de la conformidad será reconocida en las vías navegables de la Unión de la zona correspondiente.
5. Cuando la aplicación de las disposiciones transitorias contempladas en el capítulo 24 bis del anexo II tenga como resultado la reducción de las normas nacionales de seguridad existentes, un Estado miembro podrá dejar de aplicar esas disposiciones transitorias a los buques de pasaje que naveguen en sus vías navegables interiores que no estén

conectadas a las vías navegables interiores de otro Estado miembro. En estas circunstancias, el Estado miembro en cuestión podrá exigir que las embarcaciones que naveguen por sus vías navegables interiores no conectadas a otras cumplan plenamente las prescripciones técnicas que dispone el anexo II a partir del 30 de diciembre de 2008.

Los Estados miembros que hagan uso de la posibilidad mencionada en el primer párrafo comunicarán a la Comisión y a los demás Estados miembros su decisión y les facilitarán los detalles de las normas de seguridad nacionales aplicables a los buques de pasaje que naveguen por sus vías navegables interiores.

En el certificado de navegación interior de la Unión que contempla el artículo 3 o, cuando sea de aplicación el apartado 2 del artículo 4, en el certificado suplementario de navegación interior de la Unión, constará el cumplimiento de los requisitos establecidos por el Estado miembro para la navegación por sus vías navegables interiores no conectadas a otras.

6. Las embarcaciones que naveguen solamente en vías navegables de la Zona 4 podrán acogerse a los requisitos reducidos contemplados en el anexo II en todas las vías navegables de dicha zona. El cumplimiento de dichos requisitos reducidos se especificará en el certificado de navegación interior de la Unión a que se refiere el artículo 3.
7. Los Estados miembros podrán permitir, previa consulta con la Comisión, una aplicación parcial de las prescripciones técnicas o conjunto de estas que sea menos estricta que la contemplada en el anexo II a las embarcaciones que operen exclusivamente en las vías navegables de las zonas 3 y 4 de su territorio.

La aplicación menos estricta o parcial de las prescripciones técnicas solo podrá referirse a los elementos que se enumeran en el anexo IV. Cuando las características técnicas de las embarcaciones correspondan a la aplicación menos estricta o parcial de las prescripciones técnicas, se hará constar en el certificado de navegación interior de la Unión o, en el caso mencionado en el apartado 2 del artículo 4, en el certificado suplementario de navegación interior de la Unión.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros la aplicación menos estricta o parcial de las prescripciones técnicas del anexo II a más tardar seis meses antes de su entrada en vigor.

Artículo 6 **Excepciones**

1. Los Estados miembros podrán conceder excepciones de parte o toda la presente Directiva a:
 - a) barcos, remolcadores y empujadores y equipos flotantes que naveguen por vías navegables que no estén conectadas por vías navegables interiores a las vías navegables de otros Estados miembros;
 - b) embarcaciones cuyo peso muerto no sea superior a 350 toneladas, o a las embarcaciones, que no estén destinadas al transporte de mercancías, cuyo desplazamiento sea inferior a 100 m³, construidas antes del 1 de enero de 1950 y que naveguen exclusivamente por aguas nacionales.
2. En relación con la navegación por sus aguas nacionales, los Estados miembros podrán conceder excepciones a una o más disposiciones de la presente Directiva para viajes limitados de interés local o en zonas portuarias. Las excepciones y los viajes o zonas para los que sean válidas se especificarán en el certificado de la embarcación.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros las excepciones adoptadas en virtud de los apartados 1 y 2.
4. Todo Estado miembro que, a resultas de las excepciones concedidas con arreglo a los apartados 1 y 2, no tenga embarcaciones sujetas a las disposiciones de la presente Directiva que naveguen por sus aguas, no estará obligado a cumplir lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 11.

Artículo 7 **Expedición de los certificados de navegación interior de la Unión**

1. El certificado de navegación interior de la Unión se extenderá a las embarcaciones construidas a partir de [fecha de transposición de la presente Directiva], tras una inspección técnica realizada antes de la puesta en servicio de la embarcación con objeto de comprobar si ésta cumple las prescripciones técnicas que establece el anexo II.
2. El certificado de navegación interior de la Unión se expedirá a las embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 82/714/CEE, pero que estén incluidas en la presente Directiva de acuerdo con el artículo 2, apartados 2 y 3, tras una inspección técnica que se llevará a cabo al término del plazo de validez del certificado actual de la embarcación, pero en cualquier caso antes del 30 de diciembre de 2018, con objeto de verificar la conformidad con las prescripciones técnicas del anexo II.

Todo incumplimiento de las prescripciones establecidas en el anexo II se especificará en el certificado de navegación interior de la Unión. Siempre que las autoridades competentes consideren que estas infracciones no

constituyen un peligro manifiesto, las embarcaciones a que se refiere el primer párrafo del presente artículo podrán permanecer en servicio hasta que se proceda al recambio o la modificación de aquellos componentes o zonas declarados no conformes a dichas prescripciones, tras lo cual las mismas deberán ajustarse a las prescripciones técnicas del anexo II.

3. Con arreglo al presente artículo, se supondrá que existe un peligro manifiesto, en particular cuando se vean menoscabadas las prescripciones relativas a la solidez de la estructura de la embarcación, la navegación o la maniobrabilidad, así como determinadas características especiales de la embarcación de conformidad con las prescripciones técnicas contempladas en el anexo II. Las excepciones permitidas en las prescripciones técnicas del anexo II no se considerarán insuficiencias que constituyan un peligro manifiesto.

La sustitución de piezas existentes por piezas idénticas o piezas de diseño y tecnología equivalentes durante reparaciones y revisiones rutinarias no se considerará un recambio con arreglo al presente artículo.

4. El cumplimiento de las embarcaciones con las prescripciones adicionales que citan los apartados 1, 2 y 3 del artículo 5, se comprobará en su caso, durante las inspecciones técnicas que establecen los apartados 1 y 2 del presente artículo o durante una inspección técnica realizada a petición del armador.

Artículo 8

Autoridades competentes

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros podrán extender los certificados de navegación interior de la Unión.
2. Cada Estado miembro elaborará una lista en la que indicará las autoridades competentes para expedir los certificados de navegación interior de la Unión y comunicará dicha lista a la Comisión y los demás Estados miembros.
3. Las autoridades competentes llevarán un registro de todos los certificados de navegación interior de la Unión que expidan de conformidad con el modelo que figura en el anexo VI. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 para modificar dicho modelo, a fin de que tenga en cuenta los avances científicos y técnicos, racionalice las disposiciones administrativas o tenga en cuenta los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR.

Artículo 9

Realización de inspecciones técnicas

1. Las autoridades competentes llevarán a cabo la inspección técnica contemplada en el artículo 7. Dichas autoridades podrán abstenerse de someter a la embarcación a una parte o la totalidad de la inspección técnica cuando una atestación válida, expedida por una sociedad de clasificación reconocida, certifique que la embarcación cumple total o parcialmente las prescripciones técnicas del anexo II.
2. La Comisión adoptará actos de ejecución para aprobar una sociedad de clasificación que cumpla los criterios enumerados en el anexo VII o para retirar dicha aprobación, con arreglo al procedimiento contemplado en los apartados 3 y 4. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 25, apartado 2.
3. El Estado miembro en que la sociedad tenga su sede o una filial autorizada a expedir certificados de que una embarcación cumple las prescripciones del anexo II de conformidad con esta Directiva presentará una solicitud de aprobación a la Comisión. Esta solicitud irá acompañada de toda la información y documentación necesarias para verificar el cumplimiento de los criterios de aprobación.

Todos los Estados miembros podrán solicitar que se celebre una audiencia o se facilite información o documentación adicional.

4. Todos los Estados miembros podrán presentar a la Comisión una solicitud para que se retire la aprobación, si consideran que una sociedad de clasificación ha dejado de cumplir los criterios contemplados en el anexo VII. La solicitud de retirada de la aprobación deberá ir acompañada de pruebas documentales.
5. Hasta su aprobación en virtud de la presente Directiva, las sociedades de clasificación reconocidas, aprobadas y autorizadas por un Estado miembro de conformidad con la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994¹⁰, únicamente se considerarán aprobadas para los buques que operan exclusivamente en aguas nacionales de ese Estado miembro.

¹⁰ Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 319 de 12.12.1994, p. 20).

6. La Comisión publicará y mantendrá actualizada una lista de las sociedades de clasificación aprobadas de conformidad con el presente artículo.
7. Todo Estado miembro elaborará una lista en la que indicará sus autoridades competentes para efectuar la inspección técnica y la comunicará a la Comisión y a los demás Estados miembros.
8. Todos los Estados miembros cumplirán las prescripciones específicas relativas a las comisiones inspectoras y la solicitud de inspección establecidas en el anexo II.

Artículo 10

Validez de los certificados de navegación interior de la Unión

1. El período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión expedidos para barcos de nueva construcción conforme a lo dispuesto en la presente Directiva lo establecerá la autoridad competente y será de un máximo de:
 - a) en el caso de buques de pasaje, cinco años;
 - b) en el caso de todas las demás embarcaciones, diez años.

La validez se consignará en el certificado de navegación interior de la Unión.

2. Para las embarcaciones que ya estuvieran operando antes de la inspección técnica, la autoridad competente fijará el período de validez del certificado de navegación interior de la Unión caso por caso, en función del resultado de la inspección. No obstante, dicha validez no podrá superar los plazos estipulados en el apartado 1.
3. Los Estados miembros podrán expedir, en los casos contemplados en el anexo II, certificados provisionales de navegación interior de la Unión. Los certificados provisionales de navegación interior de la Unión se extenderán siguiendo el modelo establecido en la parte III del anexo V. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 para modificar dicho modelo, a fin de que tenga en cuenta los avances científicos y técnicos, racionalice las disposiciones administrativas o tenga en cuenta los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR.

Artículo 11

Sustitución de los certificados de navegación interior de la Unión

Cada Estado miembro establecerá las condiciones en que pueda sustituirse un certificado de navegación interior de la Unión válido que se haya extraviado o dañado.

Artículo 12

Renovación de los certificados de navegación interior de la Unión

1. El certificado de navegación interior de la Unión se renovará cuando expire su período de validez, con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 7.
2. Para la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión, las disposiciones transitorias contempladas en los capítulos 24 y 24 bis del anexo II se aplicarán a las embarcaciones en las condiciones especificadas en ellos.

Artículo 13

Prórroga de la validez de los certificados de navegación interior de la Unión

Con carácter excepcional, la autoridad que haya expedido o renovado el certificado de navegación interior de la Unión podrá prorrogar la validez de éste sin realizar inspección técnica alguna con arreglo al anexo II. La prórroga constará en el certificado.

Artículo 14

Expedición de nuevos certificados de navegación interior de la Unión

Cuando se realicen importantes alteraciones o reparaciones que afecten la solidez de la embarcación, la navegabilidad, la capacidad de maniobra o algunas características especiales de la embarcación con arreglo al anexo II, y antes de realizar cualquier viaje, esta deberá pasar de nuevo la inspección técnica que contempla el artículo 7. Transcurrida dicha inspección, se expedirá un nuevo certificado de navegación interior de la Unión teniendo en cuenta las características de la embarcación o se modificará el certificado existente en consonancia. Si el certificado se expidió en un Estado miembro distinto del Estado que haya expedido o renovado el certificado inicial, la autoridad competente que expidió o renovó el certificado deberá ser informada en el plazo de un mes.

*Artículo 15***Denegación de expedición o renovación, y retirada de certificados de navegación interior de la Unión**

1. Las decisiones de denegar la expedición o renovación de un certificado de navegación interior de la Unión deberán motivarse. La decisión deberá comunicarse al armador, al que deberá informarse igualmente sobre el procedimiento de recurso y sus plazos en el Estado miembro de que se trate.
2. Cualquier certificado de navegación interior de la Unión válido podrá ser retirado por la autoridad competente que lo haya extendido o renovado cuando la embarcación deje de reunir las prescripciones técnicas especificadas en el certificado.

*Artículo 16***Inspecciones adicionales**

1. Las autoridades competentes de un Estado miembro podrán comprobar en cualquier momento si una embarcación tiene a bordo un certificado válido en virtud de lo dispuesto en la presente Directiva y si satisface las prescripciones indicadas en ese certificado, o si constituye un peligro manifiesto para las personas que se encuentran a bordo, para el medio ambiente o para la seguridad de la navegación. Las autoridades competentes adoptarán las medidas necesarias de conformidad con los apartados 2 a 5.
2. Si durante dicha inspección la autoridad competente constata que la embarcación no lleva un certificado o que este no es válido, o que la embarcación no cumple las prescripciones que figuran en el certificado, pero que esta falta de validez o el incumplimiento de las prescripciones no representa un peligro manifiesto, el armador de la embarcación o su representante adoptarán todas las medidas necesarias para remediar la situación. La autoridad competente que haya expedido el certificado o lo haya renovado en la última ocasión recibirá la oportuna notificación en el plazo de siete días.
3. Si tras realizar la inspección, las autoridades observan que la embarcación constituye un peligro manifiesto para las personas a bordo, el medio ambiente o la seguridad de la navegación, podrán impedir que la embarcación continúe su viaje hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias para remediar la situación.

También podrán adoptar medidas que permitan a la embarcación, en su caso después de haber realizado el transporte, trasladarse sin peligro hasta un lugar donde pueda ser inspeccionada o reparada. La autoridad competente que haya expedido el certificado o lo haya renovado en la última ocasión recibirá la oportuna notificación en el plazo de siete días.

4. Cuando un Estado miembro haya suspendido el viaje de una embarcación o haya comunicado al propietario de la embarcación sus intenciones en este sentido, y no se hayan subsanado los defectos constatados, el Estado miembro comunicará en el plazo de siete días a la autoridad competente del Estado miembro que haya expedido el certificado o lo haya renovado en la última ocasión la medida que ha adoptado o que tiene intención de adoptar.
5. Cualquier decisión de interrupción de la navegación, tomada en aplicación de la presente Directiva, deberá motivarse detalladamente. Estas órdenes se remitirán inmediatamente a los afectados, indicando los recursos legales existentes de acuerdo con la legislación vigente en los Estados miembros, así como los correspondientes plazos.

*Artículo 17***Número europeo único de identificación del buque**

La autoridad competente que haya expedido el certificado de navegación interior de la Unión deberá incluir en este el número europeo único de identificación del buque de conformidad con el capítulo 2 del anexo II.

*Artículo 18***Equivalencias y exenciones**

1. Los Estados miembros podrán solicitar a la Comisión que adopte actos de ejecución que permitan excepciones o reconozcan la equivalencia de especificaciones técnicas para determinadas embarcaciones en relación con:
 - a) el uso o presencia a bordo de una embarcación de otros materiales, instalaciones o equipos, o la adopción de aspectos de diseño o disposiciones distintos a los incluidos en el anexo II;
 - b) la expedición por un período limitado de un certificado de navegación interior de la Unión con fines de ensayo que incorpore nuevas especificaciones técnicas distintas de las prescripciones de la parte II del anexo II, a condición de que dichas especificaciones ofrezcan una seguridad equivalente;
 - c) la aplicación por parte de las comisiones inspectoras de excepciones en un buque de pasajeros en relación con las zonas destinadas al uso de personas con movilidad reducida, cuando la aplicación de las prescripciones en

la materia establecidas en el capítulo 15 del anexo II se considere difícil en la práctica o dé lugar a costes desmesurados;

- d) el uso de agentes extintores distintos de los mencionados en el capítulo 10 del anexo II;
- e) el uso de sistemas de extinción de incendios instalados permanentemente para la protección de objetos;
- f) la aplicación del capítulo 24 del anexo II a una embarcación convertida con una eslora de más de 110 m;
- g) las excepciones de los requisitos establecidos en los capítulos 24 y 24 bis del anexo II tras la expiración de las disposiciones transitorias, cuando dichas prescripciones sean difíciles de aplicar desde un punto de vista técnico o cuando su aplicación incurra en costes desproporcionados;
- h) el reconocimiento de las normas relativas a los sistemas que pulverizan cantidades de agua inferiores a las indicadas en el capítulo 10 del anexo II.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 25, apartado 2.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros inscribirán las equivalencias y excepciones mencionadas en las letras a) a g) del apartado 1 en el certificado de navegación interior de la Unión. Se informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.
3. Mientras se adoptan los actos de ejecución mencionados en el apartado 1, letra a), las autoridades competentes podrán expedir un certificado provisional de navegación interior de la Unión con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2.

En ese caso, las autoridades competentes deberán comunicar a la Comisión y a los demás Estados miembros, a más tardar un mes después de la expedición del certificado provisional de navegación interior de la Unión, el nombre y el número europeo de identificación del buque, el tipo de excepción y el Estado en que está registrado o tiene su puerto de atraque.

4. La Comisión publicará un registro de las instalaciones de navegación por radar y los indicadores de giro homologados de conformidad con el anexo II.

Artículo 19

Reconocimiento de los certificados de navegabilidad de las embarcaciones de terceros países

La Unión celebrará negociaciones con terceros países a fin de garantizar el reconocimiento mutuo de los certificados de navegabilidad entre ella y dichos países.

A la espera de que se celebren dichos acuerdos, las autoridades competentes de un Estado miembro podrán reconocer los certificados de navegabilidad de terceros país para la navegación en sus aguas nacionales.

La expedición de certificados de navegación interior de la Unión a embarcaciones de terceros países se hará con arreglo a las disposiciones del artículo 7, apartado 1.

Artículo 20

Continuación de la vigencia de la Directiva 2009/100/CE

A las embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación del artículo 2, apartados 2 y 3, de la presente Directiva, pero incluidas en el ámbito de la letra a) del artículo 1 de la Directiva 2009/100/CEE, serán de aplicación las disposiciones de dicha Directiva.

Artículo 21

Disposiciones transitorias relativas al uso de documentos

Los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros en virtud de la Directiva 2006/87/CE antes de la entrada en vigor de la presente Directiva seguirán siendo válidos hasta su expiración.

Artículo 22

Adaptación de los anexos

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 para adaptar los anexos I, II, III, IV y VII a los avances científicos y técnicos o a los avances en este ámbito derivados de los trabajos de otras organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR a fin de que los dos certificados

mencionados en el artículo 3, apartado 1, letra a), se expidan sobre la base de prescripciones técnicas que garanticen un nivel equivalente de seguridad, o tengan en cuenta los supuestos mencionados en el artículo 5.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 en relación con las instrucciones administrativas vinculantes relativas a la aplicación detallada de las prescripciones técnicas contempladas en el anexo II, a fin de garantizar la interpretación armonizada de dichas prescripciones o tener en cuenta buenas prácticas desarrolladas a nivel de la Unión o derivadas de los trabajos de organizaciones internacionales, en particular los de la CCNR.

Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión velará por que las prescripciones técnicas que se deban cumplir para expedir el certificado de navegación interior de la Unión reconocido para navegar en el Rin cumplan un nivel de seguridad equivalente al exigido para expedir el certificado mencionado en el artículo 22 del Convenio revisado para la navegación en el Rin.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 para actualizar las referencias de esta Directiva a determinadas disposiciones del anexo II a fin de tener en cuenta las enmiendas introducidas en dicho anexo.

Artículo 23

Prescripciones temporales

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 para establecer prescripciones técnicas temporales para embarcaciones a fin de que se realicen pruebas que estimulen la innovación y los avances técnicos. Dichas prescripciones tendrán una vigencia máxima de tres años.

Artículo 24

Delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en los artículos 3, 4, 8, 10, 22 y 23 se otorgan a la Comisión por tiempo indefinido a partir de [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
3. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán revocar en cualquier momento la delegación de poderes mencionada en los artículos 3, 4, 8, 10, 22 y 23. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 3, 4, 8, 10, 22 y 23 solo entrarán en vigor si el Parlamento Europeo y el Consejo no se oponen a ello en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto por parte de la Comisión. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán ampliar este período por otros dos meses.

Artículo 25

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido en virtud del artículo 7 de la Directiva 91/672/CEE del Consejo (denominado en lo sucesivo el «Comité»). El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011. Si el Comité debe emitir su dictamen por medio del procedimiento escrito, su presidente podrá decidir poner fin al procedimiento sin resultado dentro del plazo para emitir el dictamen.

Artículo 26

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones correspondientes a la infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán las medidas necesarias para asegurarse de su ejecución. Las sanciones previstas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.

*Artículo 27***Incorporación al Derecho interno**

1. Los Estados miembros que tengan vías navegables de las contempladas en el artículo 1 pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva con efectos a partir del 1 de enero de 2015. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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.

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

*Artículo 28***Derogación**

Queda derogada la Directiva 2006/87/CE, con efectos a partir del 1 de enero de 2015.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

*Artículo 29***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 30***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros que tengan vías navegables interiores contempladas en el artículo 1.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Mesa del Parlament, 22.10.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 29.10.2013 al 04.11.2013).

Finiment del termini: 05.11.2013; 09:30 h.

Acord: Mesa del Parlament, 22.10.2013.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 2003/87/CE, per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle a la Comunitat, amb vista a l'execució, d'ara al 2020, d'un acord internacional que apliqui una única mesura de mercat mundial a les emissions de l'aviació internacional**

Tram. 295-00111/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió

Mixta de la Unió Europea del 22.10.2013

Reg. 41618 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 24.10.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO 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) [COM(2013) 722 FINAL] [2013/0344 (COD)] {SWD(2013) 430 FINAL} {SWD(2013) 431 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por

las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 16.10.2013
COM(2013) 722 final
2013/0344 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Las emisiones de la aviación constituyen una de las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero que registra un crecimiento más rápido. Dado que en el sector de la aviación el potencial tecnológico de reducción de emisiones es limitado, las medidas basadas en el mercado (MBM) permiten al sector contribuir a la reducción de emisiones compensando el gran crecimiento de sus emisiones mediante la financiación de reducciones de emisiones en otros sectores.

Desde hace tiempo se reconoce la pertinencia de las MBM para la aviación internacional. La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de 2001 aprobó la aplicación de regímenes de comercio de derechos de emisión abiertos a la aviación internacional. Tras la aprobación de las MBM regionales por la OACI en 2004, la UE tomó la iniciativa de incluir la aviación en su Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE UE). A pesar de sus efectos ambientales positivos con un coste económico reducido, la aplicación del RCDE UE ha tenido que hacer frente a una gran oposición internacional (p. ej., acusaciones de que la regulación de las emisiones de líneas aéreas establecidas fuera de la UE violaría la soberanía de terceros Estados). No obstante, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea desestimó los recursos de las líneas aéreas extranjeras a este respecto y confirmó la legalidad del RCDE UE¹.

¹ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-366/2010, dictada el 21 de diciembre de 2011.

Al mismo tiempo, la integración de la aviación en el RCDE UE ha sido determinante para impulsar el debate en la OACI. El firme compromiso de la UE de hacer frente al cambio climático ha contribuido a generar en la OACI las condiciones favorables para avanzar hacia una acción concertada mundial respecto a las emisiones de la aviación. Es evidente que, dado que el RCDE UE no llegaría a cubrir más que una parte de las emisiones de la aviación internacional, el importante crecimiento mundial de esas emisiones continuará si no se aplican MBM a nivel mundial, y los objetivos de reducción de emisiones seguirán siendo meras aspiraciones.

El 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI de 2013 ha decidido ahora la elaboración de una MBM mundial que deberá finalizarse en la próxima Asamblea de la OACI, prevista para 2016, y aplicarse a más tardar en 2020. No se ha progresado respecto a un «marco» para las MBM nacionales/regionales hasta 2020, dado que, en particular, la resolución de la Asamblea repite el mismo lenguaje que ha venido empleando en la Asambleas de 2007 y 2010 y los Estados europeos confirman su posición sobre las resoluciones de las Asambleas de 2007 y 2010 por lo que respecta al denominado «acuerdo mutuo». En respuesta a esta evolución sobre una MBM mundial y para darle un nuevo impulso, la Comisión considera adecuado proponer una reducción de la proporción de emisiones a las que debe aplicarse el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE hasta 2020, como la medida suplementaria ya prevista en la Decisión nº 377/2013/UE.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

Las consultas sobre la inclusión del sector de la aviación en el RCDE UE empezaron en septiembre de 2005 con la Comunicación titulada «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático», COM(2005) 459, que condujo a la propuesta de legislación en diciembre de 2006. Desde entonces se han sucedido las consultas con terceros países sobre la aviación y el comercio de emisiones, tanto formales —por ejemplo, en el contexto de las reuniones del Comité Mixto UE - Estados Unidos— como por medio de reuniones bilaterales y multilaterales. Más recientemente, se ha celebrado una consulta pública en línea de doce semanas, del 21 de junio al 13 de septiembre de 2013. En esa consulta, realizada de conformidad con los «Principios generales y normas mínimas para la consulta de la Comisión a las partes interesadas», se solicitaba a todos los interesados, incluidas las autoridades públicas de terceros países, que manifestaran su opinión sobre el alcance de las MBM regionales y mundiales. La Comisión seguirá manteniendo contactos bilaterales y multilaterales constructivos con terceros países.

La consulta pública confirma el firme apoyo a las MBM por parte de las autoridades públicas, ONG y líneas aéreas. Todos los consultados apoyan las MBM para el sector de la aviación, y una asociación se muestra contraria al establecimiento de MBM regionales antes de una MBM mundial. Por lo que respecta a la acción regional, las líneas aéreas subrayan la simplicidad administrativa y la aceptabilidad política, así como la eficacia ambiental y la no discriminación en las rutas y entre operadores. Las autoridades públicas y ONG hacen hincapié en la cobertura significativa de las emisiones, la simplicidad administrativa y la aceptabilidad política.

La evaluación de impacto muestra que la adaptación del RCDE UE con arreglo a lo que se esperaba que fuera la Resolución de la OACI sobre las MBM para el periodo hasta 2020 es viable a unos costes administrativos bajos. El principal beneficio de reducir el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta 2020 es que, con una MBM mundial aplicable a partir de 2020 que colme la «brecha de emisiones» a nivel mundial, duplique la cobertura de las emisiones de la aviación internacional en comparación con el RCDE UE y reduzca a la mitad esas emisiones de aquí a 2050, los beneficios ambientales generales serán significativamente superiores.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de la acción propuesta

De acuerdo con los resultados del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrada en septiembre de 2013, debe establecerse una única medida basada en el mercado (MBM) de alcance mundial aplicable a las emisiones de la aviación internacional a partir de 2020. En respuesta a esta evolución y para dar un nuevo impulso al pleno establecimiento de una MBM mundial, conviene modificar las actividades de la aviación incluidas en el RCDE UE.

La presente propuesta de Directiva se ajusta a la Decisión nº 377/2013/UE, que fue adoptada para impulsar una acción concertada mundial por medio de la OACI. Como en el caso de la Decisión nº 377/2013/UE, es importante que el Parlamento Europeo y el Consejo lleguen rápidamente a un acuerdo sobre esta propuesta, de manera que esté establecida cuando venzan las próximas obligaciones de entrega de derechos de emisión, es decir, el 30 de abril de 2014. En ausencia de otra revisión consensuada, el RCDE vuelve a la posición que mantenía antes de la Decisión nº 377/2013/UE. Las principales características del RCDE revisado previstas en la presente propuesta serían las siguientes:

- Los vuelos entre aeródromos del EEE siguen estando plenamente cubiertos, como en la Directiva original y en la Decisión nº 377/2013/UE.

- Los vuelos con destino y origen en terceros países que no son países desarrollados y que emitan menos del 1 % de las emisiones totales de la aviación quedarían exentos. Esta disposición excluiría las rutas a ochenta países aproximadamente sobre una base no discriminatoria.
- Los vuelos con destino y origen en terceros países son responsables, a partir de 2014, de las emisiones que no se produzcan fuera de los países del EEE. Se propone un procedimiento simplificado para determinar la proporción correspondiente de emisiones de un determinado vuelo incluido en el RCDE. Se propone que los operadores puedan elegir entre varios enfoques respecto a la metodología SNV a efectos de cumplimiento.
- Los sobrevuelos de países del EEE quedan exentos, al igual que las emisiones de los vuelos entre aeropuertos de terceros países y aeropuertos del EEE por lo que respecta a las dependencias y territorios europeos, y los vuelos con destino y origen en aeropuertos del EEE y esos territorios.

Con efecto a partir de 2013, el presente acto prevé una excepción a lo dispuesto en la Directiva sobre el RCDE respecto a una proporción de las emisiones de los vuelos con destino y origen en terceros países. En 2013, esto afecta a todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países fuera del Espacio Económico Europeo (EEE). Para cada año civil entre 2014 y 2020, esas proporciones se establecen en el anexo y han sido calculadas por Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE y de terceros países que no exceda más de doce millas del punto más lejano de las costas del EEE. Los porcentajes son estimaciones a la baja del impacto real del cambio climático derivado de las aeronaves que despegan y aterrizan en aeródromos de la Unión, dado que la aviación incide asimismo en el cambio climático como consecuencia de las emisiones de óxidos de nitrógeno, vapor de agua y partículas de sulfato y de hollín, cuyos efectos estimados sobre el cambio climático son del mismo nivel que los de las emisiones de dióxido de carbono, que no se han tenido en cuenta.

El proceso de aplicación de porcentajes a los vuelos con destino y origen en terceros países se ha concebido para ser funcional y pragmático, utilizando las categorías de informes existentes que se aplican desde 2010. Trabajar sobre la base de parejas de países significa que se requieren cifras de los vuelos en las rutas de cada Estado miembro a terceros países. En caso de que se efectúen vuelos a múltiples zonas horarias en un tercer país, se incluirá un porcentaje respecto a cada zona horaria en la que operen los vuelos. Esos porcentajes se elaboran sobre la base de la mejor información disponible, incluida la proporcionada por Eurocontrol. En el anexo se incluirá un cuadro con todos esos porcentajes.

Para garantizar una mayor flexibilidad y métodos de seguimiento, notificación y verificación (SNV) alternativos, se propone ofrecer a los operadores la posibilidad de elegir. Respecto a los vuelos con destino y origen en terceros países, un operador de aeronaves debe poder optar por no notificar emisiones verificadas de esos vuelos sino basarse en una determinación de emisiones estimadas, dentro de los países miembros del EEE, de tales vuelos que sea lo más exacta posible, con arreglo a los cálculos de Eurocontrol respecto a la distancia precisa recorrida dentro de los países del EEE.

Los Estados miembros ajustarán las asignaciones correspondientes a los años 2013-2020 de acuerdo con las proporciones establecidas en el anexo. El número de derechos de emisión subastados por los Estados miembros se ajustará en consecuencia.

Una simplificación adicional propuesta en relación con la Directiva sobre el RCDE consiste en establecer que no se tomen medidas contra operadores de aeronaves no comerciales respecto a las emisiones de pequeños operadores de aeronaves que emitan menos de 1 000 toneladas de CO₂ al año. De ese modo se espera reducir el número de operadores de aeronaves regulados por los Estados miembros en aproximadamente 2 200, correspondientes al 0,2 % de las emisiones. Junto con la adopción de otras medidas de simplificación administrativa para los pequeños operadores de aeronaves, la presente propuesta supone una reducción significativa de las tareas administrativas para los operadores de aeronaves y las autoridades competentes de los Estados miembros, de conformidad con el programa «Legislar mejor».

Todas las demás obligaciones relacionadas con los vuelos no se ven afectadas. Este enfoque limitado ha demostrado ser viable, como en la Decisión nº 377/2013/UE. La expedición de asignaciones gratuitas suplementarias a los operadores iría en detrimento de las reducciones de emisiones que el RCDE va a aportar, y la realización de un nuevo ejercicio de establecimiento de parámetros de referencia supondría obligaciones significativas para los operadores de aeronaves y los Estados miembros, teniendo en cuenta que está prevista la aplicación de la MBM de alcance mundial en un plazo de siete años, y, aunque no fuera así, el establecimiento de nuevos parámetros de referencia tendría lugar, en cualquier caso, en 2018, de conformidad con el artículo 3 *sexies*, de la Directiva sobre el RCDE.

El beneficio ambiental de la presente propuesta radica en dos elementos clave. En primer lugar, impulsa la adopción de una MBM de alcance mundial, que abarcará todas las emisiones de la aviación internacional a partir de 2020. En función del nivel de ambición acordado para la MBM mundial, el total de emisiones de la aviación internacional quedará limitado a su nivel de 2020 e incluso se reducirá a la mitad de aquí a 2050 respecto a los niveles de 2005. En segundo lugar, gracias al RCDE UE se seguirán obteniendo reducciones sustanciales de las emisiones, estimadas en hasta 250 millones de toneladas de CO₂ en el periodo 2013-2020.

Cabe señalar asimismo que, en términos de gestión de una MBM de alcance mundial, los Estados deberán promulgar disposiciones nacionales. Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Directiva sobre el RCDE debería modificarse en consecuencia a fin de garantizar la aplicación de esa MBM mundial. La MBM mundial aplicable a partir de 2020 debería tener en cuenta, en relación con el reconocimiento de las actuaciones tempranas exigido por la IATA, la compensación de las emisiones al margen del sector de la aviación de conformidad con el RCDE UE, así como las reducciones de emisiones dentro del sector. El apartado 26 de la Resolución A38/17-2 de la OACI solicita que dichas reducciones de emisiones se notifiquen a la OACI.

La presente propuesta debería ser adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo a principios de 2014, a fin de aportar seguridad y claridad jurídicas a los operadores de aeronaves que, de otro modo, tendrían que entregar, a más tardar el 30 de abril de 2014, los derechos de emisión correspondientes a las emisiones completas resultantes de los vuelos con destino y origen en terceros países, como prevé la Directiva 2003/87/CE.

2013/0344 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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 Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión se esfuerza por conseguir un futuro acuerdo internacional para controlar las repercusiones de la aviación en los gases de efecto invernadero y, al mismo tiempo, limita de forma 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 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».
- (2) Por tanto, resulta deseable considerar temporalmente satisfechos los requisitos establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, cuando se cumplan las obligaciones respecto a cierto porcentaje de las emisiones de vuelos con destino y origen en aeródromos de terceros países. Con ello, la Unión hace hincapié en que pueden aplicarse requisitos respecto a ciertos porcentajes de las emisiones de

² DO C de , p.

³ DO C de , p.

⁴ 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).

vuelos con destino y origen en aeródromos de países del Espacio Económico Europeo (EEE), del mismo modo que pueden establecerse requisitos legales sobre más emisiones de vuelos con destino y origen en tales aeródromos.

- (3) Si bien la aplicación de la Directiva 2003/87/CE sigue basándose en la llegada o salida de los aeródromos de la Unión, de modo que sea un medio sencillo y viable de limitar la aplicación de medidas de mercado regionales a un periodo de siete años hasta que empiece a funcionar una medida de mercado mundial, los porcentajes han sido calculados por Eurocontrol sobre la base del tramo de la distancia ortodrómica entre los principales aeropuertos del EEE y de terceros países que no exceda más de doce millas del punto más lejano de las costas del EEE. Dado que la Unión no considera que una medida de mercado mundial deba basarse en consideraciones relacionadas con el espacio aéreo real, frente a la llegada o salida de aeródromos, la pertinencia de los porcentajes se limita al periodo transitorio hasta 2020.
- (4) Las excepciones previstas en la presente Directiva tienen en cuenta los resultados de contactos bilaterales y multilaterales con terceros países, que la Comisión seguirá manteniendo en nombre de la Unión.
- (5) Para evitar el falseamiento de la competencia, es importante que todos los vuelos de una misma ruta reciban el mismo trato.
- (6) Para establecer un porcentaje de emisiones verificadas de los vuelos con origen y destino en aeródromos de terceros países, debe conocerse el conjunto de emisiones de los vuelos. No obstante, no se tienen en cuenta las emisiones no incluidas en ese porcentaje.
- (7) Además, respecto a los vuelos con destino y origen en terceros países, un operador de aeronaves debe poder optar por no notificar las emisiones verificadas de esos vuelos y basarse, por el contrario, en una determinación lo más exacta posible de las emisiones estimadas, que tengan lugar dentro de los países miembros del EEE, de tales vuelos.
- (8) Como medida de simplificación y para reducir las tareas administrativas de los operadores de aeronaves más pequeños, debe considerarse que cumplen los requisitos de la Directiva los operadores de aeronaves no comerciales que emitan menos de 1 000 toneladas de CO₂ al año, y las autoridades competentes de los Estados miembros deben tomar medidas suplementarias para simplificar la carga administrativa de los pequeños operadores de aeronaves.
- (9) La aplicación de un porcentaje a las emisiones verificadas de vuelos con destino y origen en aeródromos de terceros países, o la utilización de un enfoque alternativo por parte de los operadores, debe referirse a las emisiones a partir de 2014, de manera que los operadores tengan tiempo de familiarizarse con esos enfoques a la hora de planificar sus actividades de vuelo.
- (10) Sin perjuicio de la medida de mercado mundial aplicable a partir de 2020, las emisiones de vuelos con origen y destino en países en desarrollo cuya parte del total de toneladas-kilómetro de las actividades de la aviación civil internacional por las que se obtienen ingresos sea inferior al 1 % deben quedar exentas respecto al periodo 2014-2020. Los países considerados en desarrollo a efectos de la presente propuesta deben ser aquellos que, en el momento de la adopción de la presente propuesta, se beneficien de un acceso preferencial al mercado de la Unión de conformidad con el Reglamento (UE) n° 978/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, es decir, los que no estén clasificados por el Banco Mundial en 2013 como países de renta alta o de renta media-alta.
- (11) 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.
- (12) Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo para garantizar que se tenga en cuenta la evolución internacional y se aborde cualquier cuestión relativa a la aplicación de la excepción.
- (13) Procede modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

- (1) Se añade el artículo 28 *bis* siguiente después del artículo 28:

«Artículo 28 bis

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*, y en el artículo 14, apartado 3, los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichos apartados respecto a:
 - (a) todas las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo en 2013;
 - (b) las emisiones de vuelos con destino y origen en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (CESE) y dependencias y territorios asociados a países miembros del EEE en cada año civil entre 2014 y 2020 cuando el operador de esos vuelos haya entregado derechos de emisión respecto a los porcentajes de las emisiones verificadas de esos vuelos contemplados en el anexo II *quater*, o calculados de acuerdo con el apartado 6;
 - (c) las emisiones de vuelos efectuados por un operador de aeronaves no comercial en cada año civil hasta 2020 cuando las emisiones de las que es responsable dicho operador de aeronaves en el año civil anterior sean inferiores a 1 000 toneladas;
 - (d) la entrega de derechos de emisión correspondientes a las emisiones verificadas de 2013 de vuelos entre 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.

Las emisiones verificadas contempladas en el apartado 1, letra b), calculadas de acuerdo con el anexo II *quater*, se considerarán emisiones verificadas del operador de aeronaves a efectos de los artículos 11 *bis*, 12 y 14.

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

Por lo que respecta a las actividades del periodo 2013-2020, los Estados miembros publicarán el número de derechos de emisión de la aviación asignados de forma gratuita a cada operador a más tardar [OP: *insértese la fecha correspondiente a cuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*].

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 *quinquies*, los Estados miembros substarán 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 *quinquies*, apartado 3, el número de derechos de emisión que substará cada Estado miembro respecto al periodo 2013-2020 se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas resultantes de la aplicación del artículo 28 *bis*, apartado 1, letras a) a c).
5. 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, sus emisiones se considerarán emisiones verificadas si se determinan mediante la herramienta de pequeños emisores aprobada por la Comisión y alimentada por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE, y los Estados miembros podrán aplicar procedimientos simplificados para los operadores de aeronaves no comerciales siempre que la exactitud no sea inferior a la que proporciona esa herramienta.
6. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 *bis*, y en el artículo 14, apartado 3, respecto a los vuelos con destino y origen en terceros países, un operador de aeronaves podrá optar por no notificar los datos de emisiones utilizando los porcentajes previstos en el anexo II *quater*, a fin de que esas emisiones sean calculadas por la autoridad competente. Ese cálculo tendrá en cuenta las cifras de la herramienta de pequeños emisores aprobada por la Comisión y alimentada por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE. La autoridad competente informará a la Comisión sobre todos esos cálculos. Los cálculos de emisiones efectuados en tales circunstancias se considerarán emisiones verificadas del operador de aeronaves a efectos de los artículos 11 *bis*, 12, 14 y 28 *bis*.
7. Tras la Asamblea de la OACI de 2016, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las acciones de ejecución de la medida basada en el mercado de alcance mundial aplicable a las emisiones a partir de 2020, junto con propuestas si procede.

En caso de que no se aplique una medida de alcance mundial a partir de 2020, dicho informe considerará el ámbito de aplicación adecuado para la cobertura de las emisiones resultantes de actividades con destino y origen en países no pertenecientes al EEE a partir de 2020, mientras siga sin establecerse una medida de esas características. En su informe, la Comisión estudiará también soluciones respecto a otras cuestiones

que puedan plantearse en la aplicación de los apartados 1 a 4, garantizando al mismo tiempo la igualdad de trato de todos los operadores en la misma ruta.».

- (2) Los anexos quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [OP: *insértese una fecha concreta – el último día del tercer mes siguiente a la fecha de entrada en vigor*], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán tales disposiciones a partir del [OP: *insértese una fecha concreta: transposición + 1 día*].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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.

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 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 24.10.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 29.10.2013 al 04.11.2013).

Finiment del termini: 05.11.2013; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 24.10.2013.