COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea («la Unión» o «la UE»), en relación con la notificación de diferencias con respecto al anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, en lo que se refiere a las normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio de Chicago, la OACI y el Acuerdo de París

El Convenio de Chicago («el Convenio») tiene por objeto regular el transporte aéreo internacional. Entró en vigor el 4 de abril de 1947 y creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La OACI es un organismo especializado de las Naciones Unidas que establece normas, prácticas y políticas mundiales para el transporte aéreo civil internacional en los ámbitos de la seguridad, la protección, la navegación aérea, el medio ambiente, la facilitación y las cuestiones económicas.

Los Estados miembros de la Unión Europea («los Estados miembros de la UE») son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatus de observadora en la OACI.

De conformidad con el artículo 54 del Convenio, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales (SARP, por sus siglas en inglés).

En diciembre de 2015, en la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, se adoptó el Acuerdo de París. Su objetivo es limitar el aumento de la temperatura mundial por debajo de 2 ºC en comparación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar este aumento a 1,5 ºC.

La Unión y sus Estados miembros son Partes en el Acuerdo de París.

2.2. CORSIA: anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago

La segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente, Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)[1] fue adoptada por el Consejo de la OACI en su 228.º período de sesiones, en marzo de 2023, tras la adopción de la enmienda 1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

La segunda edición comenzó a aplicarse a partir del 1 de enero de 2024.

El asunto cubierto por el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago es competencia de la Unión y, por tanto, se aplica en los Estados miembros de la UE a través del Derecho de la Unión.

[1] Anexo 16, Protección del medio ambiente, Volumen IV, Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Segunda edición, julio de 2023.

De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, los Estados contratantes deben notificar a la Organización de Aviación Civil International las diferencias entre sus propias reglamentaciones o métodos y lo establecido por la norma internacional correspondiente.

De conformidad con las orientaciones de la OACI[2], existen tres categorías de diferencias que pueden presentarse a través del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD): El requisito de un Estado contratante es más estricto o excede el SARP (Categoría A). Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son más exigentes que el SARP correspondiente, o imponen una obligación en el ámbito del anexo que no está especificada en el SARP. Esto es de particular importancia si un Estado contratante exige una norma más elevada que afecta la explotación de aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él. El requisito de un Estado contratante es de índole distinta o tiene otros medios de cumplimiento (Categoría B). Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando los reglamentos o métodos nacionales difieren en cuanto a principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin que necesariamente se imponga una obligación adicional; y el requisito de un Estado contratante ofrece menos protección, se aplica parcialmente o no se aplica (Categoría C). Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales ofrecen menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado una reglamentación nacional que trate el SARP correspondiente, en su totalidad o en parte.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UE Y SUS ESTADOS MIEMBROS

3.1. Cumplimiento de las obligaciones del RCDE UE

La UE aplica un régimen regional de comercio de derechos de emisión (RCDE UE). El RCDE UE constituye un sistema de limitación y comercio que abarca desde 2012 las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las actividades de aviación. Restringe el límite de emisiones globales y permite a los emisores comprar y vender derechos de emisión para cumplir sus obligaciones, de manera que se promueva una reducción de las emisiones rentable.

En 2023 se adoptó la Directiva (UE) 2023/958[3], por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE[4]. Reforzó el RCDE UE para las emisiones de todas las grandes compañías aéreas que vuelan dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) así como a Suiza y al Reino Unido. También incluía disposiciones sobre la aplicación de la medida de mercado mundial CORSIA para las emisiones de las compañías aéreas con sede en el EEE.

De conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, la Comisión adopta anualmente un acto por el que se indican los Estados distintos de los países del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que están aplicando el CORSIA; a saber, el

[2] Manual de notificación y publicación de diferencias (Doc 10055).

[3] Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial (DO L 130 de 16.5.2023, p. 115).

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

Reglamento de Ejecución (UE) 2024/622 de la Comisión[5], para 2023, y el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2850 de la Comisión, para 2024[6].

La Comisión también adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879[7], por el que se establecen normas de desarrollo de la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta al cálculo de los requisitos de compensación a los efectos del CORSIA, y actualizó el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones[8].

Además, de conformidad con el artículo 28 *quater* de dicha Directiva, la Comisión debe adoptar actos delegados en lo que respecta al seguimiento, la notificación y la verificación adecuados de las emisiones, a los efectos de aplicar el CORSIA. El Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión[9] fue el primero de estos actos.

Tras adoptar estos actos, siguen existiendo diferencias entre las disposiciones pertinentes de la Directiva 2003/87/CE, sus reglamentos de ejecución pertinentes y el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, que tienen implicaciones para la manera en que la UE y sus Estados miembros aplican el CORSIA.

La presente Decisión actualiza la Decisión 2018/2027 del Consejo[10], que preveía la notificación de las diferencias iniciales. La notificación de diferencias inicial indicaba la existencia de diferencias tanto en los requisitos de seguimiento, notificación y verificación como en los requisitos de compensación.

El objeto del acto previsto afecta a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, dado que el acto previsto concierne a un ámbito del comercio de derechos de emisión que está cubierto en gran medida por las normas de la Unión, en particular la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión, el Reglamento sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y el Reglamento sobre acreditación y verificación.

---

5 Reglamento de Ejecución (UE) 2024/622 de la Comisión, de 22 de febrero de 2024, relativo a la lista de Estados que se considera que están aplicando el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a las emisiones de 2023 (DO L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2850 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2024, relativo a la lista de Estados que se considera que están aplicando el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a las emisiones de 2024 (DO L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 de la Comisión, de 9 de julio de 2024, por el que se establecen normas de desarrollo de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al cálculo de los requisitos de compensación a los efectos del CORSIA (DO L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

9 Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión, de 18 de julio de 2019, por el que se completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las medidas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de la aviación a los efectos de la aplicación de una medida de mercado mundial (DO L 250 de 30.9.2019, p. 10).

10 Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo, de 29 de noviembre de 2018, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (DO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

3.2. Cumplimiento de los requisitos del CORSIA

3.2.1. Administración

De conformidad con el artículo 51, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, todo operador de aeronaves debe efectuar el seguimiento y la notificación de las emisiones correspondientes a todos los vuelos realizados bajo su responsabilidad durante el período de notificación. En el punto 1.2.6 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago se establece una excepción que no está incluida en la Directiva 2003/87/CE: se puede tratar a una filial de operador de aeronaves de propiedad total que está registrada legalmente en el mismo Estado que su propietario como único operador de aeronaves consolidado. Las normas del RCDE UE exigen que todos los operadores de aeronaves dispongan de su propio plan de seguimiento y notifiquen sus emisiones de conformidad con el procedimiento estándar, es decir, por separado de otros operadores de aeronaves, aunque sean de propiedad total.

Esta restricción, adicional a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 1, punto 1.2.6, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

Además, de conformidad con el artículo 68 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, los operadores de aeronaves deben presentar a la autoridad, antes del 31 de marzo de cada año, su informe de emisiones. Sin embargo, el punto 1.2.7 del anexo 16, volumen IV, establece que los Estados contratantes de la OACI y los operadores de aeronaves deben cumplir los plazos definidos en el apéndice 1. Para los períodos 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 y 2033-2035, el plazo para presentar al Estado el informe de emisiones verificadas es el 30 de abril de cada año. En consecuencia, los operadores de aeronaves deben presentar su informe anual de emisiones un mes antes, con arreglo a la legislación de la UE.

Esta restricción, adicional a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 1, punto 1.5, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

3.2.2. Seguimiento, notificación y verificación de las emisiones anuales del operador de aeronaves

En el anexo I de la Directiva 2003/87/CE se indican las actividades de aviación incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE UE. Además de los vuelos especificados en punto 2.1.1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, los siguientes vuelos cuyo origen o destino sea un Estado del EEE también están exentos de los requisitos de seguimiento: los vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual, los vuelos con fines de investigación científica y de comprobación de aeronaves, y los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público. El anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago solo exime a los vuelos de Estado, militares, humanitarios, médicos y de extinción de incendios, así como a vuelos anteriores o posteriores a un vuelo humanitario, sanitario o de extinción de incendios, siempre que dichos vuelos se hayan realizado con la misma aeronave y hayan sido necesarios para llevar a cabo las actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios en cuestión o para reposicionar posteriormente la aeronave para su siguiente actividad. Esta exención constituye una diferencia adicional que debe presentarse a la OACI en la Categoría C «se aplica parcialmente». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, punto 2.1.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

De conformidad con el anexo IV de la Directiva 2003/87/CE, debe notificarse el consumo real de combustible para cada vuelo, que incluye también el combustible utilizado por el grupo auxiliar de energía. Por lo tanto, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, los operadores de aeronaves que superen el umbral de los pequeños emisores del RCDE UE deben utilizar el método A o el método B como método de vigilancia de la utilización de combustible para notificar sus emisiones anuales de CO_2 procedentes de vuelos internacionales. Debe utilizarse el mismo método con independencia de que los vuelos estén sujetos o no a requisitos de compensación.

No obstante, de conformidad con el apéndice 2 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, los operadores de aeronaves pueden elegir un método de vigilancia de la utilización de combustible entre los cinco métodos contemplados en los SARP de la OACI, incluidos el método A y el método B. Además, de conformidad con el capítulo 2 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, los operadores de aeronaves pueden optar por utilizar los métodos de vigilancia de la utilización de combustible únicamente para notificar vuelos sujetos a requisitos de compensación, y utilizar una herramienta de estimación de emisiones para notificar aquellos vuelos que no estén sujetos a requisitos de compensación.

Estas restricciones en virtud del Derecho de la Unión, adicionales a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, deben presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, puntos 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 y 2.2.1.3.6, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, que presentan excepciones para cuándo utilizar un método de vigilancia de la utilización de combustible y cuándo presentar planes de vigilancia de emisiones actualizados.

El umbral de los pequeños emisores, tal como se establece en el artículo 55, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, difiere del de los SARP del CORSIA. Los operadores de aeronaves que realicen menos de 243 vuelos por período durante tres períodos consecutivos de cuatro meses, o que realicen vuelos cuyas emisiones anuales totales sean inferiores a 25 000 toneladas de CO_2, se consideran pequeños emisores.

Esta definición, adicional a la norma del punto 2.2.1.3.1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, constituye una diferencia adicional que debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, punto 2.2.1.3.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, que se aplica a los operadores de aeronaves con unas emisiones anuales de CO_2 procedentes de vuelos internacionales que superen las 50 000 toneladas.

De conformidad con el artículo 52 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, como mínimo cuatro meses antes de iniciar las actividades de aviación incluidas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, el operador de aeronaves debe presentar a la autoridad competente su plan de seguimiento. Los operadores de aeronaves que realicen tal actividad por primera vez (que no pudiera preverse cuatro meses antes de que se llevara a cabo) deben presentar un plan de seguimiento a la autoridad competente sin ningún retraso injustificado, a más tardar seis semanas después de realizar dicha actividad.

El plazo definido por las normas y métodos recomendados difiere del de la Directiva 2003/87/CE. El anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago establece que los Estados contratantes de la OACI y los operadores de aeronaves deben cumplir el plazo definido en su apéndice 1. La presentación solo es necesaria una vez, a menos que se requiera una revisión. Los nuevos operadores deben presentar planes de vigilancia de emisiones dentro de los tres meses de encontrarse dentro del alcance de la aplicabilidad. En lo que respecta a otros

operadores de aeronaves (que se encuentren dentro del alcance de la aplicabilidad por primera vez sin ser considerados nuevos explotadores), deberán presentar sus planes en un plazo de tres meses.

Estas restricciones, adicionales a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, deben presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, puntos 2.2.2.1, 2.2.2.2 y 2.2.2.3, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

De conformidad con el artículo 68 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 y el artículo 27, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, solo los operadores de aeronaves deben presentar tanto el informe de emisiones como el informe de verificación a la autoridad competente de su Estado responsable de la gestión. El punto 2.4.1.5 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago exige que tanto el operador de aeronaves como el órgano de verificación presenten de forma independiente una copia del informe de emisiones y del correspondiente informe de verificación al Estado.

Esta diferencia respecto a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría B «otros medios de cumplimiento». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, punto 2.4.1.5, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

El artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 establece las condiciones para ser un «verificador» acreditado: persona jurídica o entidad jurídica de otro tipo que realiza actividades de verificación con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 y que está acreditada por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008 y al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, o persona física autorizada de otro modo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, en el momento de emitir el informe de verificación. Esto implica que verificadores con sede en el territorio del EEE deben verificar el informe de emisiones, lo cual no se contempla como un criterio en los SARP.

Esta diferencia respecto a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, punto 2.4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

Por último, el operador de aeronaves debe colmar las lagunas de datos de conformidad con el artículo 66, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, utilizando valores prudentes de datos sustitutivos o datos procedentes de una herramienta de estimación de emisiones, siempre que las lagunas de datos no superen el 5 % de todos los vuelos notificados, es decir, todos los vuelos internacionales. Si supera este umbral, el operador de aeronaves debe adoptar medidas correctoras para mejorar la metodología de seguimiento.

Esta diferencia, adicional a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 2, punto 2.5.1.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, que aplica un umbral del 5 % de los vuelos internacionales con sujeción a los requisitos de compensación.

3.2.3. Requisitos de compensación

El Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 establece el cálculo de los requisitos de compensación pertinentes para las emisiones que tengan lugar entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2026.

La fórmula de cálculo es la siguiente:

$OR_y = OE_y * SGF_y$ donde:

OR_y = requisitos de compensación del operador de aeronaves en el año *y*;

OE_y = emisiones de CO_2 del operador de aeronaves procedentes de vuelos internacionales incluidos en el año *y*;

SGF_y = factor de crecimiento del sector.

Esta fórmula se basa en el método de cálculo de los SARP; sin embargo, el artículo 25 *bis*, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE exige que se publiquen los Estados que se considera que están aplicando el CORSIA. El acto en el que se indican dichos Estados se actualiza cada año para reconocer a los nuevos Estados voluntarios en el CORSIA, pero aún difiere de la lista de la OACI, dado que excluye a los países del EEE, Suiza y el Reino Unido, ya que estos Estados aplican sus regímenes regionales de comercio de derechos de emisión[11] tanto para los vuelos dentro del EEE como para los vuelos entre países del EEE y Suiza y el Reino Unido.

Esto implica que, pese a que el EEE declara sus emisiones a la OACI con arreglo a la metodología de los SARP, para facilitar el cálculo del factor de crecimiento sectorial, no calcula los requisitos de compensación para los vuelos sujetos a los regímenes regionales de comercio de derechos de emisión.

La aplicación de los regímenes regionales de comercio de derechos de emisión a los vuelos internacionales entre Estados del EEE y entre el EEE y Suiza y el Reino Unido obliga a los operadores de aeronaves a abordar las emisiones de estos vuelos. Desde el punto de vista medioambiental, el RCDE UE constituye un instrumento más estricto que el CORSIA, dado que además de abordar las emisiones por encima del valor de referencia del CORSIA, abarca una proporción mucho mayor de las emisiones totales.

En 2022, las emisiones en el marco del RCDE UE dentro del EEE ascendieron a 49,1 Mt de CO_2. El número total de derechos de emisión expedidos fue de unos 27 millones. La asignación gratuita ascendió a 23,1 millones de derechos de emisión y en 2022 se subastaron aproximadamente 3,7 millones de derechos de emisión de la aviación[12]. Por lo tanto, en 2022 se abordaron más del 50 % de las emisiones. El rigor del RCDE UE seguirá aumentando con la eliminación progresiva de los derechos de emisión gratuitos para el sector de la aviación durante el período 2024-2026, con una reducción del 25 % en 2024, del 50 % en 2025, y la eliminación completa de la asignación gratuita a partir de 2026.

---

11 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 Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32); Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 No.1557) [«Régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (modificación) Orden 2020 (Instrumento Jurídico n.º 1557 de 2020)», en inglés]; Acuerdo entre la Unión Europea y la Confederación Suiza relativo a la vinculación de sus regímenes de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 322 de 7.12.2017, p. 3).

12 Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento del mercado europeo del carbono en 2022 con arreglo al artículo 10, apartado 5, y al artículo 21, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE.

Al menos hasta el 31 de diciembre de 2026, estas emisiones que están cubiertas por los regímenes regionales de comercio de derechos de emisión y que, por tanto, no están cubiertas por una obligación de compensación del CORSIA para los operadores de aeronaves situados el EEE, se refieren tanto a vuelos entre países del EEE como a vuelos entre el EEE y Suiza y el Reino Unido.

En comparación, si los requisitos de compensación del CORSIA se aplicaran a los vuelos que ya están cubiertos por el RCDE UE, ascenderían a 5 Mt de CO_2 para 2024 sobre la base del modelo AERO-MS.

Por lo tanto, la cobertura de los vuelos entre países del EEE y entre el EEE y Suiza y el Reino Unido es más estricta desde el punto de vista medioambiental.

Esta restricción, adicional a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 3, puntos 3.1.4 y 3.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

Además, de conformidad con el artículo 4, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879, cuando la suma de los requisitos de compensación del operador de aeronaves en los tres años de un período de cumplimiento determinado ($OR_{1,C} + OR_{2,C} + OR_{3,C}$) sea inferior a 3 000 toneladas de CO_2, los Estados miembros del EEE pueden, a petición del operador de aeronaves, omitir el cálculo de los requisitos de compensación de ese operador de aeronaves para ese período. Aunque en el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, se prevé que el operador de aeronaves que cumpla las condiciones del punto 3.4.2 no tiene requisitos de compensación, este puede optar por compensar voluntariamente esas emisiones. La única diferencia es que, en lugar de decidir si hacerlo de manera voluntaria, el operador de aeronaves tiene la posibilidad de no hacerlo.

Esta restricción, adicional a la norma del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 3, punto 3.4.2, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.

3.2.4. Unidades admisibles

De conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, sobre las actividades de proyectos, los créditos deben cumplir ciertos criterios para ser considerados admisibles a efectos del cumplimiento de los requisitos de compensación del CORSIA.

De conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, de dicha Directiva, la Comisión debe adoptar actos de ejecución en los que se indiquen las unidades admisibles a efectos del cumplimiento del CORSIA para los operadores de aeronaves del EEE. Entre estas se incluyen las unidades que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles, si proceden de Estados que participan en el CORSIA y son parte en el Acuerdo de París.

Esta restricción, adicional a la norma del punto 4.2.1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe presentarse a la OACI en la Categoría A «más estricto o excede el SARP». Esto motiva una notificación con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago en relación con el capítulo 4, punto 4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, en el que se especifica lo siguiente: «Únicamente son unidades de emisión admisibles en el CORSIA las unidades descritas en el documento de la OACI titulado “CORSIA Eligible Emissions Units” [Unidades de emisión admisibles en el CORSIA] que cumplen los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA definidos en el documento de la OACI

titulado “CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria” [Criterios de admisibilidad de unidades de emisión del CORSIA]».

Además de los requisitos mencionados anteriormente, el artículo 11 *bis*, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE prevé la aceptación de otros dos tipos de créditos:

- los créditos autorizados por las partes en acuerdos de conformidad con el apartado 5 de la Directiva 2003/87/CE,
- los créditos expedidos en relación con proyectos a escala de la Unión de conformidad con el artículo 24 *bis* de la Directiva 2003/87/CE.

En concreto, el artículo 11 *bis*, apartado 5, se refiere a los acuerdos celebrados con terceros países, con especificación de los niveles de utilización. Hasta la fecha, no existen acuerdos de este tipo con terceros países.

El artículo 11 *bis*, apartado 1, letra d) se refiere a los créditos expedidos en relación con proyectos a escala de la Unión de conformidad con el artículo 24 *bis* de la Directiva 2003/87/CE. Hasta la fecha, no existen proyectos de conformidad con el artículo 24 *bis* de la Directiva 2003/87/CE.

Dado que estos créditos aún no han sido autorizados ni expedidos, no es necesario informar inmediatamente a la OACI de la posible diferencia en el Derecho de la Unión, que aún no se ha materializado en la práctica.

Los Estados miembros de la UE están obligados a notificar inmediatamente a la OACI una vez que sea legalmente posible autorizar o expedir estos créditos. En tal caso, la Comisión debe informar al Consejo en consecuencia mediante una nota informativa y los Estados miembros de la UE deben notificar sin demora a la OACI, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, las diferencias resultantes con respecto al capítulo 4, punto 4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, de conformidad con el artículo 3, apartados 13 y 14, de la presente Decisión del Consejo. Estas diferencias se catalogarán como diferencias de Categoría B, «otros medios de cumplimiento», en el sistema EFOD.

3.3. Comunicación de diferencias a la Comisión

Tras presentar las diferencias a la OACI, y a más tardar dos meses después de la adopción de la presente Decisión del Consejo, los Estados miembros de la UE informarán a la Comisión de las diferencias presentadas. Esto es necesario de cara a garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Decisión del Consejo.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo en cuestión[13].

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[14].

4.1.2. Aplicación al presente asunto

La OACI es un organismo creado por un acuerdo internacional, a saber, el Convenio de Chicago.

La adopción de la segunda edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago es vinculante para la Unión de conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago.

La notificación de diferencias que deben efectuar los Estados miembros de la UE tiene efectos jurídicos, dado que puede influir en la manera en que los Estados miembros aplicarán las normas de la OACI en un asunto que esté cubierto por normas comunes.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

De conformidad con el artículo 192, apartado 1, y con el artículo 191 del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a nivel internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

La notificación de diferencias que deben efectuar los Estados miembros de la UE tiene efectos jurídicos, dado que puede influir en la manera en que los Estados miembros aplicarán las normas de la OACI en un asunto que esté cubierto por normas comunes.

---

13 Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

14 Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, C-399/12, Alemania/Consejo, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

El objetivo principal y el contenido del acto previsto están relacionados con la política climática, en el contexto de la aviación internacional.

Por consiguiente, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 192, apartado 1, del TFUE.

4.3. Conclusiones

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 192, apartado 1, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2025/0065 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio»), cuyo objeto es regular el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante dicho Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(2) Los Estados miembros de la Unión («los Estados miembros de la UE») son Estados contratantes de dicho Convenio y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatus de observadora en determinados órganos de la OACI.

(3) De conformidad con el artículo 54 del Convenio, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales (SARP).

(4) La 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático concluyó en diciembre de 2015 con la adopción del Acuerdo de París, cuyo objetivo es limitar el aumento de la temperatura mundial por debajo de los 2 ºC en comparación con los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar este aumento a 1,5 ºC. Todos los sectores de la economía, incluida la aviación internacional, deben contribuir a lograr esas reducciones de las emisiones.

(5) La 39.ª Asamblea General de la OACI, celebrada en 2016, decidió elaborar un plan mundial de medidas de mercado para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación internacional a sus niveles de 2020[15]. La posición de la Unión a este respecto fue establecida por la Decisión (UE) 2016/915 del Consejo[16].

(6) El Consejo de la OACI, en la décima reunión de su 214.º período de sesiones, adoptó la primera edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio: Normas y métodos

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

16 Decisión (UE) 2016/915 del Consejo, de 30 de mayo de 2016, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto a un instrumento internacional que han de elaborarse en el seno de los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación a partir de 2020 de una única medida de mercado mundial para las emisiones de la aviación internacional (DO L 153 de 10.6.2016, p. 32).

recomendados internacionales, Protección del medio ambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA).

(7) El Consejo de la OACI, en su 228.º período de sesiones, adoptó la enmienda 1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, como consecuencia de las enmiendas propuestas por el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación y de los resultados del examen periódico del CORSIA de 2022. La segunda edición resultante del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago comenzó a aplicarse el 1 de enero de 2024.

(8) Dado que existen determinadas diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, debe establecerse una posición de la Unión sobre la notificación de diferencias con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago.

(9) Dado que se ha adoptado la legislación pertinente de la UE en lo que respecta a la aplicación del CORSIA en la UE, se propone en esta fase la siguiente notificación de las diferencias resultantes.

(10) Según lo comunicado a la Secretaría de la OACI y reconocido por esta, las emisiones anuales de CO_2 de todos los pares de Estados notificadas por los Estados miembros a la Secretaría de la OACI como con sujeción a los requisitos de compensación se entienden sin perjuicio del cálculo de los requisitos de compensación y de la cantidad de unidades admisibles del CORSIA que deben cancelarse para demostrar la conformidad.

(11) El artículo 38 del Convenio regula las desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales. De conformidad con sus condiciones, cualquier Estado contratante de la OACI que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

(12) La Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo notificó diferencias entre la Directiva 2003/87/CE y la primera edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago. Estas afectan tanto a los requisitos de seguimiento, notificación y verificación como a los requisitos de compensación, y siguen siendo válidas.

(13) Con la adopción del Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión[17], en lo que respecta a las medidas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de la aviación a los efectos de la aplicación de una medida de mercado mundial, la Unión aplica los requisitos de seguimiento, notificación y verificación con arreglo al anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago. La plena aplicación de estos

[17] Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión, de 18 de julio de 2019, por el que se completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las medidas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de la aviación a los efectos de la aplicación de una medida de mercado mundial (DO L 250 de 30.9.2019, p. 10).

requisitos garantiza la inclusión de las emisiones de pares de Estados del capítulo 3, punto 3.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago. En consecuencia, el factor de crecimiento sectorial no se ve afectado por ninguna diferencia en la aplicación del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago por parte de los Estados del EEE.

(14) En 2023, la Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo modificó la Directiva 2003/87/CE. Uno de sus objetivos consistía en proseguir la aplicación del CORSIA en la Unión Europea.

(15) La Directiva 2003/87/CE se aplica con independencia de la nacionalidad del operador de aeronaves y a los vuelos dentro de los Estados miembros o los países del EEE y entre estos, sin establecer distinciones.

(16) El artículo 12 de la Directiva 2003/87/CE prevé que la Comisión Europea adopte actos de ejecución por los que se especifique la metodología para el cálculo de los requisitos de compensación para los operadores de aeronaves.

(17) El 9 de julio de 2024, se adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 de la Comisión, por el que se establecen normas de desarrollo de la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta al cálculo de los requisitos de compensación a los efectos del CORSIA [«el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879»].

(18) De conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, la Comisión adopta anualmente un acto por el que se indican los Estados distintos de los países del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que están aplicando el CORSIA; de conformidad con la Directiva 2003/87/CE, los requisitos de compensación se calculan para los operadores con sede en los Estados miembros de la UE para todos los vuelos entre Estados participantes en el CORSIA, con excepción de los vuelos dentro del EEE y entre el EEE y Suiza y el Reino Unido. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(19) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879, los pequeños operadores deben solicitar que no se les apliquen las obligaciones de compensación, mientras que el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago los exime por defecto, pero pueden participar de manera voluntaria. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(20) De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, las unidades admisibles del CORSIA son las que determina el Consejo de la OACI, siempre que procedan de un Estado que aplique el Acuerdo de París y participe en el CORSIA. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(21) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, no es necesario que el verificador transmita directamente a las autoridades nacionales el informe de emisiones y el informe de verificación independiente, a diferencia del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, que sí lo exige. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(22) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, los operadores de aeronaves deben utilizar datos sustitutivos para un máximo del 5 % de todos sus vuelos notificados. El anexo 16, volumen IV, lo limita al 5 % de los vuelos con sujeción a los requisitos de compensación. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(23) De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, además de los vuelos especificados en el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, los siguientes vuelos también están exentos de los requisitos de seguimiento: los vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual, los vuelos con fines de investigación científica y de comprobación de aeronaves, y los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(24) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, los operadores de aeronaves que no puedan utilizar herramientas de estimación de emisiones deben utilizar el método A o el método B como métodos de vigilancia de la utilización de combustible. Deben utilizar los mismos métodos para notificar todos los vuelos, también aquellos que no están sujetos a requisitos de compensación. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(25) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, el plazo en que un operador de aeronaves puede presentar un plan de seguimiento de las emisiones actualizado en caso de cambio significativo es más corto que el previsto en los SARP. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(26) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, cada operador de aeronaves debe disponer de su propio plan de seguimiento y presentar informes separados, independientemente de si se trata de una filial o de una entidad de propiedad total de otro operador de aeronaves. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(27) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, el plazo de notificación para la presentación de los datos sobre las emisiones del año natural anterior para los operadores de aeronaves es el 31 de marzo de cada año, mientras que los SARP del CORSIA exigen que se presenten a más tardar el 30 de abril de cada año. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(28) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, el operador de aeronaves presenta su plan de seguimiento: i) como mínimo cuatro meses antes de iniciar las actividades de aviación incluidas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, o ii) sin ningún retraso injustificado y dentro del plazo máximo de seis semanas tras la realización de la actividad. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(29) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, deben verificar el informe de emisiones verificadores acreditados por un organismo nacional de acreditación de uno de los Estados del Espacio Económico Europeo, mientras que los SARP del CORSIA no contienen esa restricción. Esta diferencia debe comunicarse a la OACI.

(30) Hasta la fecha, no existen créditos autorizados por las partes en acuerdos de conformidad con el apartado 5 de la Directiva 2003/87/CE, ni créditos expedidos en relación con proyectos a nivel de la Unión de conformidad con el artículo 24 *bis* de la Directiva 2003/87/CE. No hay diferencia en la práctica. Sin embargo, una vez que se autoricen créditos de proyectos de conformidad con acuerdos celebrados con terceros países o se expidan créditos en relación con proyectos gestionados por los Estados miembros para reducir emisiones de gases de efecto invernadero que no cubre la Directiva 2003/87/CE, o ambas cosas, los Estados miembros deben notificar a la OACI la diferencia que supone que dichos créditos puedan utilizarse para cumplir los requisitos del CORSIA.

(31) En tal caso, la Comisión debe informar de ello al Consejo mediante una nota informativa y los Estados miembros de la UE deben notificarlo sin demora a la OACI.

(32) Los Estados miembros de la UE deben informar a la Comisión de las diferencias que hayan presentado a la OACI una vez que lo hayan hecho a más tardar dos meses después de la entrada en vigor del presente acto.

(33) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, dado que la adopción de la segunda edición del anexo 16, volumen IV, es vinculante para los Estados miembros de conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago.

(34) La posición de la Unión ha de ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse con respecto a las diferencias que deben presentarse en relación con el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago será la siguiente: cada Estado miembro facilitará la explicación establecida en el artículo 2 e indicará las diferencias en el sistema de notificación electrónica de diferencias de la OACI de conformidad con las condiciones descritas en el artículo 3, apartados 1 a 15, de la presente Decisión.

Artículo 2

Las diferencias que se indican a continuación se explicarán de la siguiente manera:

«En lo que respecta a la compensación, existen diferencias entre la Directiva 2003/87/CE y las disposiciones de aplicación adoptadas por la Comisión, por una parte, y el CORSIA, por otra. Las normas de la Unión Europea aplicables a este respecto el [20 de diciembre de 2024] figuran principalmente en la Directiva 2003/87/CE, modificada en último lugar por la Directiva (UE) 2023/958, la Directiva (UE) 2023/959 y la Decisión n.º 334/2023 del Comité Mixto del EEE.

Las diferencias notificadas por [Estado miembro] el [fecha] con arreglo a la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo seguirán siendo válidas.».

Artículo 3

1. Diferencia con respecto al capítulo 3, puntos 3.1.4 y 3.2, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Requisitos de compensación de CO_2», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

   «De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que no están sujetas a requisitos de compensación las emisiones de vuelos operados por operadores situados en [Estado miembro], dentro del Espacio Económico Europeo, o de vuelos efectuados desde el Espacio Económico Europeo cuyo destino u origen sea Suiza o el Reino Unido. Las emisiones de estos vuelos no se incluyen en el cálculo de la variable OE del punto 3.2.1 para los operadores administrados por [Estado miembro].

La participación en los regímenes regionales de comercio obliga a los operadores de [Estado miembro] a abordar estas emisiones.

Estos regímenes regionales de comercio de derechos de emisión que abarcan esas emisiones generan un nivel de rigor medioambiental más elevado que el CORSIA, dado que cubren una proporción más amplia de las emisiones de los vuelos entre Estados del EEE y los vuelos entre el EEE y el Reino Unido y Suiza.

El régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, establecido por la Directiva 2003/87/CE, se aplica a los operadores aéreos independientemente de su nacionalidad, de manera que se garantice la igualdad de trato en las rutas con respecto a la obligación de entregar los derechos de emisión del RCDE.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y como «diferencia significativa».

2. Diferencia con respecto al capítulo 3, punto 3.4.2, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Requisitos de compensación de CO_2», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 4, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879, [Estado miembro] notifica a la OACI que los operadores de aeronaves cuyo requisito de compensación final para el período de cumplimiento de tres años sea inferior a 3 000 toneladas están sujetos a un requisito de compensación. No obstante, dichos operadores de aeronaves podrán solicitar al Estado quedar exentos de esos requisitos de compensación. Esto difiere del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, donde se prevé que, aunque el operador de aeronaves que cumpla las condiciones del punto 3.4.2 no tenga requisitos de compensación, este puede optar por compensar voluntariamente esas emisiones.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

3. Diferencia con respecto al capítulo 4, punto 4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Cancelación de las unidades de emisión admisibles en el CORSIA», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que, además de los criterios que se incluyen en el documento de la OACI titulado “CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria” (Criterios de admisibilidad de unidades de emisión del CORSIA) deben cumplirse las siguientes condiciones para que las unidades se consideren admisibles en lo que respecta al cumplimiento del CORSIA para los operadores administrados por [Estado miembro].

a) Las unidades deben proceder de un Estado que sea Parte en el Acuerdo de París en el momento de la utilización.

b) Las unidades deben proceder de un Estado que participe en la compensación del CORSIA.

Esto genera un nivel de rigor medioambiental más elevado.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y como «diferencia significativa».

4. Diferencia con respecto al capítulo 2, punto 2.4.1.5, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 68 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 y el artículo 27, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, [Estado miembro] notifica a la OACI que solo el operador de aeronaves presenta al Estado el informe de emisiones y el informe de verificación correspondiente. Esto es equivalente al requisito del capítulo 2, punto 2.4.1.5, del anexo 16, volumen IV, en el que, además, el órgano de verificación debe presentar de manera independiente una copia del informe de emisiones y del informe de verificación correspondiente al Estado.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría B, «otros medios de cumplimiento», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

5. Diferencia con respecto al capítulo 2, punto 2.1.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que, además de las exenciones establecidas en los puntos 2.1.1 y 2.1.3 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, las normas y métodos recomendados no se aplicarán a los siguientes vuelos cuyo origen o destino se encuentre en el EEE:

a) Cualesquiera vuelos efectuados de acuerdo con las normas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago;

b) los vuelos efectuados exclusivamente para fines de investigación científica o de ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres;

c) los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008[18].».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría C, «se aplica parcialmente», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

6. Diferencia con respecto al capítulo 2, puntos 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 y 2.2.1.3.6, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales

[18] Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 55, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, los operadores de aeronaves que realicen menos de 243 vuelos por período durante tres períodos consecutivos de cuatro meses, o que realicen vuelos cuyas emisiones anuales totales sean inferiores a 25 000 toneladas de CO_2, deben considerarse pequeños emisores. [Estado miembro] notifica a la OACI que los operadores de aeronaves que superen el umbral de los pequeños emisores deben utilizar el método A o el método B como método de vigilancia de la utilización de combustible.».

«De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, [Estado miembro] notifica a la OACI que los operadores de aeronaves deben utilizar el método de vigilancia de la utilización de combustible seleccionado para todos sus vuelos notificados, incluidos los vuelos internacionales no sujetos a requisitos de compensación.».

«De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que aquellos operadores de aeronaves que cumplen los requisitos de los puntos 2.1.1 y 2.1.3 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago que no se consideren nuevos entrantes y que no sean pequeños emisores deben utilizar directamente un método de vigilancia de la utilización de combustible desde el 1 de enero de 2021 por primera vez.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

7. Diferencia en relación con el capítulo 2, punto 2.5.1.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 66, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, el operador de aeronaves debe utilizar datos sustitutivos para el período de tiempo en cuestión, calculados con arreglo al método alternativo definido en el plan de seguimiento, siempre que las lagunas de datos no superen el 5 % de todos los vuelos notificados. Si se detectan lagunas de datos para más del 5 % de los vuelos anuales, el operador debe informar a la autoridad competente y adoptar medidas correctoras para mejorar la recogida de datos.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

8. La siguiente diferencia debe aplicarse al capítulo 2, puntos 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 y 2.2.1.3.5, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 55, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, [Estado miembro] notifica a la OACI que, si la aeronave supera el umbral de los pequeños emisores en un año determinado (*y*), el operador de aeronaves debe presentar un plan de seguimiento de las emisiones actualizado sin

ningún retraso injustificado, a menos que se acuerde otra cosa con la autoridad del CORSIA de [Estado miembro].».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

9. La siguiente diferencia debe aplicarse al capítulo 1, punto 1.2.6, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Administración», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 51, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, [Estado miembro] notifica a la OACI que cada operador de aeronaves debe contar con su propio plan de seguimiento y notificarlo por separado, incluso si se trata de una filial de propiedad total de otros operadores de aeronaves, tal como se establece en el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

10. La siguiente diferencia debe aplicarse al capítulo 1, punto 1.5, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Administración», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«Con arreglo al artículo 68 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, [Estado miembro] comunica a la OACI que el plazo de notificación para los operadores de aeronaves para presentar las emisiones del año natural anterior es el 31 de marzo y no el 30 de abril de cada año, como se dispone en el anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

11. La siguiente diferencia debe aplicarse al capítulo 2, puntos 2.2.2.1, 2.2.2.2 y 2.2.2.3, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 52 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, [Estado miembro] notifica a la OACI que los operadores de aeronaves deben presentar el plan de seguimiento como mínimo cuatro meses antes de iniciar las actividades de aviación incluidas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE o sin ningún retraso injustificado y dentro del plazo máximo de seis semanas tras la realización de la actividad. Este plazo difiere del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, en el que los nuevos operadores deben presentar planes de vigilancia de emisiones dentro de los tres meses de encontrarse dentro del alcance de la aplicabilidad. Además, los operadores de aeronaves que se encuentren dentro del alcance de la aplicabilidad por primera vez (sin ser considerados nuevos operadores), deben presentar sus planes en un plazo de tres meses.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

12. La siguiente diferencia debe aplicarse al capítulo 2, punto 2.4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067, y además de las condiciones establecidas en el punto 2.4.2.1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, [Estado miembro] notifica a la OACI que deben verificar el informe de emisiones verificadores acreditados con arreglo a dicho Reglamento y un organismo nacional de acreditación de uno de los Estados del Espacio Económico Europeo.».

Esta diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

13. Diferencia con respecto al capítulo 4, punto 4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Cancelación de unidades de emisión admisibles en el CORSIA», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que, además de las unidades que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles y de conformidad con [la tercera diferencia en relación con los criterios relativos a las unidades adicionales], los operadores registrados en [Estado miembro] pueden utilizar las siguientes unidades para cumplir sus obligaciones que impone el CORSIA:

los créditos expedidos en relación con proyectos a nivel de la Unión de conformidad con el artículo 24 *bis* de la Directiva 2003/87/CE. Se trata de créditos expedidos en relación con proyectos gestionados por Estados miembros de la UE que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero que no cubre el RCDE UE. No deben propiciar la duplicación de solicitudes ni impedir la aplicación de otras medidas de actuación destinadas a reducir las emisiones que no cubra la Directiva 2003/87/CE.».

Esta diferencia debe notificarse cuando se cumplan las condiciones del artículo 24 *bis* de la Directiva 2003/87/CE y se expidan dichos créditos. Cuando se registre la diferencia, debe catalogarse como diferencia de Categoría B, «otros medios de cumplimiento», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

14. Diferencia con respecto al capítulo 4, punto 4.2.1, del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), «Cancelación de unidades de emisión admisibles en el CORSIA», con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que, además de las unidades que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles y de conformidad con [la tercera diferencia en relación con los criterios relativos a las unidades adicionales], los operadores registrados en [Estado miembro] pueden utilizar las siguientes unidades para cumplir sus obligaciones que impone el CORSIA:

los créditos autorizados por las partes en acuerdos de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 5, de la Directiva 2003/87/CE. Se trata de créditos

autorizados en relación con acuerdos celebrados bilateralmente con terceros países [especifíquese el acuerdo].».

Esta diferencia debe notificarse cuando se cumplan las condiciones del artículo 11 *bis*, apartado 5, de la Directiva 2003/87/CE y se expidan dichos créditos. Cuando se registre la diferencia, debe catalogarse como diferencia de Categoría B, «otros medios de cumplimiento», en el sistema EFOD y no como «diferencia significativa».

15. Con la excepción de los apartados 13 y 14, cada Estado miembro presentará las diferencias contempladas en el presente artículo a más tardar dos meses después de la entrada en vigor de la presente Decisión e informará de ello a la Comisión. La Comisión informará de ello al Consejo mediante una nota informativa en cuanto se cumplan las condiciones establecidas en los apartados 13 y 14. A continuación, los Estados miembros de la UE lo notificarán sin demora a la OACI.

Artículo 4

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

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta