COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta introduce modificaciones en la legislación sobre el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) en relación con su aplicación a la aviación para garantizar que:

1) la aviación contribuya al objetivo de reducción de emisiones para 2030 de conformidad con el Pacto Verde Europeo;

2) el RCDE UE se modifique como corresponda en relación con el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional de la OACI; y

3) se revise la asignación de derechos de emisión a la aviación para aumentar la subasta.

El objetivo es revisar el RCDE UE con respecto a las emisiones de la aviación de manera rentable y coherente, en consonancia con el aumento del objetivo climático de la Unión, al tiempo que se tiene en cuenta la necesidad de una transición justa y de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos de la UE en materia de clima.

El Pacto Verde Europeo[1], adoptado por la Comisión en diciembre de 2019, así como la Legislación europea sobre el clima[2] y el Plan del Objetivo Climático[3], tienen por objeto reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París, conforme a su objetivo de lograr la neutralidad climática en el conjunto de la economía de la UE de aquí a 2050. La UE está aumentando su compromiso de descarbonización para el conjunto de la economía, pasando de al el 40 % a al menos el 55 %, en comparación con los niveles de 1990 de aquí a 2030 sin utilizar créditos internacionales. Para alcanzar el mayor objetivo climático, todos los sectores, incluida la aviación, deben contribuir adecuadamente a los esfuerzos nacionales necesarios de reducción de las emisiones.

El Pacto Verde Europeo pretende transformar la UE en una sociedad más equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El objetivo de neutralidad climática ha sido respaldado por el Consejo Europeo y el Parlamento y se establece de forma jurídicamente vinculante en la Legislación europea sobre el clima acordada políticamente. El Pacto Verde Europeo aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la UE, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición ha de ser justa e integradora.

Más allá del aumento de la ambición de la UE para 2030, que ahora aspira a lograr una reducción interna de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de la UE de al menos un 55 % en comparación con 1990, la Comunicación sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030 subraya que «de acuerdo con su compromiso internacional de actuar en el conjunto de la economía en el marco del Acuerdo de París, la UE

---

1 COM(2019) 640 final

2 Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

3 C(2020) 562 final.

debe seguir regulando al menos las emisiones procedentes de la aviación dentro de la UE en el RCDE UE». En sus conclusiones de diciembre de 2020, el Consejo Europeo «invita a la Comisión a que evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030 y a que presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto económico, medioambiental y social en los Estados miembros»[4].

Las emisiones de la aviación representan el 2-3 % de las emisiones mundiales de CO_2 y han aumentado considerablemente desde 1990, tanto a escala de la UE como mundial. A escala de la UE, las emisiones de CO_2 procedentes de la aviación supusieron el 3,7 % del total de todos los sectores de la economía o el 15,7 % de las emisiones de CO_2 del transporte en 2018[49]. En 2018, la UE fue responsable del 15 % de las emisiones de CO_2 de la aviación mundial[5]. Asimismo, se estima que los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO_2 son al menos igual de importantes en total que los relacionados con el CO_2 por sí solos[6].

A pesar de la reciente reducción del tráfico como consecuencia de la pandemia de COVID-19, se prevé que el impacto climático de la aviación siga aumentando, dado el crecimiento histórico del sector por encima de la media de otros sectores económicos. Antes de la pandemia de COVID-19, Eurocontrol había previsto un aumento anual de las emisiones de la aviación europea de un 53 % de aquí a 2040 en comparación con 2017[53]. Antes de la crisis de la COVID-19, la OACI había estimado que, para 2040, las emisiones de la aviación internacional podrían aumentar en hasta un 150 % con respecto a 2020[54].

El RCDE UE es una herramienta clave para abordar las emisiones de CO_2 procedentes de la aviación en Europa. En la consulta pública sobre la actualización de las normas del RCDE para la aviación, el 91 % de los participantes está de acuerdo en que la aviación debería contribuir en mayor medida a las medidas climáticas. El 88 % de los participantes cree que las medidas de mercado pueden ser eficaces para hacer frente a las emisiones de la aviación conforme a los objetivos climáticos. Entre 2013 y 2020, se estima que la aviación logró un ahorro neto de 193,4 toneladas de CO_2 gracias al RCDE UE, principalmente mediante la financiación de la reducción de las emisiones en otros sectores[39]. Esto constituye la contribución de la aviación al objetivo climático de la UE de 2020, y se prevé que esta contribución continúe para 2030.

Teniendo en cuenta las emisiones actuales y previstas del sector de la aviación, y en el contexto de una mayor ambición climática de la UE para 2030, la contribución climática debe reforzarse considerablemente, también con vistas a permitir la contribución necesaria a la neutralidad climática de la UE de aquí a 2050. El Informe Medioambiental de la Aviación Europea 2019 también ha destacado esta necesidad.

La Comisión ha elaborado una serie de evaluaciones de impacto para apoyar las revisiones previstas de los instrumentos legislativos clave del paquete de medidas «Objetivo 55». La evaluación de impacto relativa a la revisión de las normas de aviación del RCDE UE analiza diversas opciones a través de las cuales la revisión podría contribuir de forma eficaz y efectiva a la consecución del objetivo actualizado como parte del paquete general. Por consiguiente, la revisión de las normas de aviación debe abordarse junto con la revisión del RCDE UE para

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47348/1011-12-20-euco-conclusions-es.pdf.

5 La aviación dentro del EEE representó el 7,5 % y los vuelos de salida con destino a terceros países otro 7,5 %. Los vuelos de salida están cubiertos por las contribuciones determinadas a nivel nacional de la UE en virtud del Acuerdo de París y por la iniciativa «Destino 2050» del sector de la aviación.

6 El documento COM(2020) 777 cuantifica estos impactos, mientras que el documento COM(2020) 747 y los documentos asociados los analizan en detalle.

las instalaciones fijas y su ampliación a otros sectores. Los elementos del RCDE en los que la interconexión de las revisiones es especialmente destacada son las disposiciones relativas a la cantidad total de derechos de emisión de la aviación y la aplicación de su factor de reducción lineal, así como las disposiciones relativas a la reserva de estabilidad del mercado. Las opciones relativas al ámbito de aplicación del RCDE UE y del CORSIA repercutirán en el nivel de reducción de las emisiones del sector del RCDE y en la demanda de derechos de emisión de la UE. Las opciones relativas al porcentaje de derechos de emisión de la aviación sacados a subasta repercutirán en el importe de los ingresos procedentes de la subasta disponibles para hacer frente al cambio climático, así como en los elementos distributivos.

Para que la aviación contribuya a los objetivos del Acuerdo de París, también es necesaria una acción mundial más amplia. La UE ha apoyado el CORSIA de la OACI y está colaborando con otras partes para fomentar una participación y aplicación adecuadas. La revisión del RCDE UE para la aviación debe garantizar que el CORSIA se aplica debidamente a través del RCDE UE y que la aplicación del CORSIA garantiza la igualdad de trato de las compañías aéreas. Al mismo tiempo, cualquier modificación de la Directiva RCDE UE debe ser coherente con la ambición de la UE de ser climáticamente neutra de aquí a 2050, con el compromiso de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030 y con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción de la Unión en materia de clima.

Desde 2012, se ha asignado gratuitamente un gran volumen de derechos de emisión al sector de la aviación. La Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo[70] anunció que se presentaría una propuesta para reducir las asignaciones gratuitas realizadas a las aerolíneas. Esto se reitera en la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030». Dado que la asignación gratuita constituye una excepción al principio de «quien contamina paga», el método por defecto del RCDE UE es la subasta. El análisis subyacente también indica que el aumento de la subasta en relación con la aviación supone un bajo riesgo de fuga de carbono y una repercusión muy limitada en los precios de consumo.

Las principales modificaciones jurídicas son las siguientes:

1) consolidar la cantidad total de derechos de emisión de la aviación en sus niveles actuales y aplicar el factor de reducción lineal de conformidad con el artículo 9 de la Directiva RCDE;

2) aumentar la subasta de derechos de emisión de la aviación;

3) continuar con la aplicación intraeuropea del RCDE UE a la vez que se aplica el CORSIA, según corresponda, a los vuelos fuera de Europa; y

4) garantizar que las compañías aéreas reciban el mismo trato en las mismas rutas en lo que respecta a sus obligaciones con repercusiones económicas.

Paralelamente a estas modificaciones de la Directiva RCDE UE, se está elaborando una propuesta separada para aplicar la obligación de notificación de los Estados miembros a las compañías aéreas establecidas en la UE de una compensación cero en virtud del CORSIA para el año 2021. Dicha propuesta separada hace referencia a los aspectos relativos al CORSIA que deben estar en vigor a más tardar en noviembre de 2022, para que la notificación de la compensación adicional cero se efectúe a más tardar en esa fecha.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El paquete de medidas «Objetivo 55» supone un amplio paso de la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE. Todas las

iniciativas del paquete están estrechamente interrelacionadas y cada una de ellas depende del diseño de las demás.

Si bien el mandato político para reforzar el RCDE UE de la aviación está claro, se está estudiando conjuntamente con otras iniciativas conexas y pertinentes, como la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía y la Directiva sobre fuentes de energía renovables, así como la iniciativa ReFuelEU, que se están evaluando por separado, teniendo debidamente en cuenta la dimensión y las repercusiones del RCDE.

Como se indica en el Pacto Verde Europeo, la reducción del impacto de la aviación en el cambio climático requiere una combinación de instrumentos políticos, ya que no existe una solución única para descarbonizar el sector. La revisión del RCDE UE de la aviación forma parte, por tanto, de un «conjunto de medidas», que incluye medidas de mercado como el RCDE UE y el CORSIA, el impulso de la producción y la adopción de carburantes de aviación sostenibles, mejoras tecnológicas de las aeronaves y mejoras operativas a través, por ejemplo, de la iniciativa del Cielo Único Europeo.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Todas las actuaciones y políticas de la UE deben ser coherentes con las propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» y ayudar a la UE a lograr el objetivo reforzado para 2030 y una transición justa y con éxito hacia la neutralidad climática para 2050, tal como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

Como tal, esta iniciativa está vinculada a muchos otros ámbitos políticos, incluidas las políticas exteriores de la Unión, por ejemplo, si la UE anima a los países socios a aplicar también el CORSIA, así como cuando brinda su apoyo para garantizar que las compañías aéreas operen en igualdad de condiciones. La Comisión ha anunciado que afinará la manera en que sus directrices para la mejora de la legislación y las herramientas de apoyo abordan las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad y la innovación, con el objetivo de que todas las iniciativas de la UE cumplan el mandamiento verde de «no ocasionar daños». Esta iniciativa también es coherente con la política de investigación e innovación de la UE y reforzará las sinergias entre los programas de despliegue de la UE, en particular el Fondo de Innovación y los Programas Marco de Investigación e Innovación de la UE, mediante el fomento de la adopción y el despliegue de soluciones innovadoras hipocarbónicas.

La evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030 evaluó cuidadosamente la posibilidad de reforzar y ampliar el comercio de derechos de emisión como uno de los instrumentos para lograr reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala de la UE.

La coherencia con otras políticas de la Unión también se garantiza mediante la coherencia de las evaluaciones de impacto del RCDE UE con las evaluaciones realizadas sobre el resto del marco en materia de clima, energía y transporte hasta el año 2030, y con otras medidas presentadas como parte del conjunto de medidas para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la Directiva 2003/87/CE sobre el RCDE UE, así como de toda la legislación posterior que la modifique y de otra legislación que regule las emisiones de gases

de efecto invernadero, es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Esta debe seguir siendo la base jurídica para toda nueva legislación que aborde el impacto en el cambio climático de la aviación, ya que el objetivo principal de la medida es proteger el medio ambiente mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

- **Subsidiariedad**

La Directiva RCDE UE es un instrumento político de la UE ya existente. De acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los objetivos de la propuesta que la modifica solo pueden alcanzarse mediante legislación a escala de la UE.

Se requiere un acto jurídico de la UE para que los Estados miembros apliquen el CORSIA, según proceda, a los vuelos cubiertos por el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, tal como se establece en su anexo I, es decir, a los vuelos con origen en aeropuertos del EEE y con destino en otros aeropuertos del EEE o en terceros países, así como a los vuelos que llegan a aeropuertos del EEE procedentes de terceros países.

Actuar a escala de la UE y, en la medida de lo posible, a escala mundial, es más eficaz que hacerlo a escala de un Estado miembro, habida cuenta de la dimensión transfronteriza del cambio climático y del carácter ampliamente transnacional de la aviación. La actuación a escala de la UE permitirá alcanzar de la manera más eficaz los objetivos climáticos internos e internacionales de la UE y garantizar la aplicación armonizada y adecuada del CORSIA con respecto a la UE.

- **Proporcionalidad**

La presente propuesta cumple el principio de proporcionalidad ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030 de forma eficaz en relación con los costes, garantizando al mismo tiempo la equidad, la integridad medioambiental, un correcto funcionamiento del mercado interior y la aplicación del CORSIA.

El Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y a nivel interno de al menos un 55 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990. La presente propuesta abarca gran parte de estas emisiones de gases de efecto invernadero y revisa la Directiva a fin de alcanzar dicho objetivo.

- **Elección del instrumento**

La mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es una Directiva de modificación. Este es el instrumento jurídico más apropiado para realizar modificaciones a la actual Directiva RCDE UE (Directiva 2003/87/CE). Una Directiva obliga a los Estados miembros a alcanzar los objetivos y a incorporar las medidas en sus ordenamientos jurídicos nacionales, tanto sustantivos como de procedimiento. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen la innovación y sean tecnológicamente neutras.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

El artículo 28 *ter*, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE exige que la Comisión presente un informe al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el CORSIA, en el que examine su nivel de ambición y su integridad medioambiental general, incluidos su nivel de ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París, el nivel de participación, su aplicabilidad, transparencia, las sanciones en caso de incumplimiento, los procesos de participación pública, la calidad de los créditos de compensación, el seguimiento, la notificación y la verificación de emisiones, los registros, la rendición de cuentas, así como las normas sobre el uso de biocarburantes. A la luz de lo anterior, debe formularse una propuesta para modificar el Derecho de la Unión a fin de aplicar el CORSIA según corresponda.

Además, el artículo 28 *ter*, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE establece que el informe de la Comisión debe considerar si es necesario revisar las disposiciones adoptadas en virtud del artículo 28 *quater*, apartado 2. El artículo 28 *ter*, apartado 3, de la Directiva RCDE UE prevé que la Comisión acompañe el informe de «una propuesta, en su caso, de modificar, suprimir, ampliar o sustituir» las excepciones establecidas en el artículo 28 *bis* (que limitan el ámbito de aplicación del RCDE UE a los vuelos dentro del EEE en el período 2017-2023), que sea «coherente con el compromiso de la Unión para 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía con objeto de mantener la integridad y efectividad medioambiental de la acción de la Unión en materia de clima».

El informe queda recogido en la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta y se basa en el estudio «Evaluación de la medida de mercado mundial de la OACI (CORSIA) con arreglo al artículo 28 *ter* y para estudiar la repercusión de los costes de conformidad con el artículo 3 *quinquies* de la Directiva RCDE UE»[7].

El artículo 3 *quinquies*, apartado 2, de la Directiva RCDE UE exige que la Comisión realice «un estudio sobre la capacidad del sector de la aviación para repercutir el coste del CO_2 a sus usuarios en lo que respecta al RCDE UE y a la medida de mercado mundial desarrollada por la OACI, en comparación con las industrias y el sector energético, con la intención de formular una propuesta de incremento del porcentaje de subasta con arreglo a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter*, apartado 2».

El estudio se incluye en la evaluación de impacto de la revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE con respecto a la aviación, y se basa en el informe «Evaluación de la medida de mercado mundial de la OACI (CORSIA) con arreglo al artículo 28 *ter* y para estudiar la repercusión de los costes de conformidad con el artículo 3 *quinquies* de la Directiva RCDE UE».

- **Consultas con las partes interesadas**

Se consultó con las partes interesadas sobre la evaluación inicial de impacto entre el 3 de julio de 2020 y el 28 de agosto de 2020. En total, cincuenta y cuatro entidades presentaron sus respuestas. Entre los participantes, los Estados miembros de la UE apoyaron la coexistencia del RCDE UE y el CORSIA; mientras que los países no pertenecientes a la UE expresaron su preocupación por el solapamiento entre el RCDE UE y el CORSIA, la aplicación parcial del CORSIA, el trato de las compañías aéreas no pertenecientes a la UE y la exclusividad del

[7] SWD [enlace pendiente de inclusión en el momento de la adopción].

CORSIA. En lo que se refiere a las opciones de aplicación del CORSIA, la gran mayoría de las ONG se mostraron partidarias de la plena aplicación del RCDE UE o de opciones que mantuvieran como mínimo el ámbito de aplicación actual u opciones híbridas en un punto intermedio. También apoyaron la subasta completa inmediata.

La mayoría de las asociaciones comerciales y las empresas prefirieron la opción política de «solo el CORSIA». En cuanto a las subastas, la mayoría de las asociaciones comerciales y las empresas se mostraron partidarias de mantener la situación actual o de una reducción lenta, así como de la utilización de los ingresos para el sector de la aviación. Los ciudadanos de la UE que participaron se mostraron a favor de una mayor ambición climática por parte del sector.

La consulta pública abierta a las partes interesadas tuvo lugar entre el 1 de octubre de 2020 y el 14 de enero de 2021, y recibió un total de ochenta y una respuestas. En la consulta pública, el 91 % de los participantes está de acuerdo en que el sector de la aviación debería contribuir en mayor medida a las medidas climáticas. El 88 % de los participantes cree que las medidas de mercado pueden ser eficaces para hacer frente a las emisiones de la aviación conforme a los objetivos climáticos. El 82 % de los participantes en la consulta pública estuvo de acuerdo en que las medidas de mercado deben combinarse con otras políticas como el apoyo a las tecnologías de aviación innovadoras, las mejoras operativas, la fiscalidad y la producción, así como el uso de carburantes de aviación sostenibles.

En cuanto a las opciones de aplicación del CORSIA, las opiniones diferían entre los distintos grupos de partes interesadas y dentro de ellos. En el caso de las asociaciones comerciales, las opciones preferibles fueron «solo el CORSIA» y la opción combinada C4MIX, con un 33 % de las respuestas en apoyo de cada opción. Las opciones menos preferibles fueron el ámbito de aplicación total del RCDE y la opción combinada C5MIX2, con un 33 % de las respuestas en apoyo de cada opción. En el caso de las autoridades públicas, el 30 % consideraron que la opción «solo el CORSIA» era la preferible, mientras que un 40 % consideró que la opción «solo el CORSIA» era la menos preferible. En el caso de las ONG, el ámbito de aplicación total del RCDE UE fue la opción preferible, con el 89 % de las respuestas, mientras que la opción «solo el CORSIA» fue la menos preferible, con el 44 % de las respuestas.

De cara a aumentar el porcentaje de derechos de emisión de la aviación sacados a subasta, la mayoría de las partes interesadas se decantaron por la eliminación inmediata, mientras que siguieron considerando que mantener el *statu quo* era la opción menos preferible. Las opiniones de los participantes estaban claramente divididas entre las opciones de aumento del porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta. El 53 % de las asociaciones comerciales preferían mantener la situación actual e indicaron la eliminación gradual inmediata como la opción menos preferida (un 74 %). El 56 % de las ONG preferían la eliminación gradual inmediata y el 63 % indicó que mantener la situación actual era la opción que menos preferían. El 60 % de las autoridades públicas se decantaron por una eliminación gradual lenta de la asignación gratuita.

La gran mayoría de las partes interesadas consideró que aumentar la subasta podría incrementar el coste de los vuelos, mientras que la mayoría también estuvo de acuerdo en que esta medida contribuiría a mitigar el cambio climático.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto ha analizado las diversas opciones a través de las cuales una revisión del RCDE UE con respecto a la aviación podría contribuir de forma eficaz y efectiva a la consecución del objetivo actualizado como parte de este paquete de medidas «Objetivo 55» más amplio. La evaluación de impacto analiza distintas opciones para la aplicación del

CORSIA a través del RCDE UE y para el aumento del porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta.

Las opciones para aplicar el CORSIA difieren en la medida en que se mantiene, reduce o amplía la cobertura del RCDE UE actual. La comparación de las opciones muestra que, si bien los incentivos de precios del RCDE constituyen órdenes de magnitud más significativas que el precio de las compensaciones de calidad del CORSIA, el impacto medioambiental global a escala mundial en todas las opciones políticas es limitado debido al limitado alcance geográfico del RCDE UE. Sin embargo, existen diferencias significativas entre las opciones en lo que respecta a la contribución al objetivo de reducción de emisiones de la UE. También existen diferencias considerables en lo que respecta a los ingresos derivados de las distintas combinaciones de opciones políticas, ya que el CORSIA, por naturaleza, no genera ningún ingreso público por parte de las compañías aéreas. La opción preferida es mantener la cobertura del RCDE UE actual (vuelos dentro del EEE, incluidos los vuelos de salida con destino a Suiza y al Reino Unido) e introducir disposiciones adecuadas relacionadas con el CORSIA para los vuelos que actualmente no están cubiertos por el RCDE UE (vuelos con origen o destino en terceros países, y efectuados por compañías aéreas establecidas en la UE entre dos terceros países).

Las opciones para aumentar el porcentaje de subasta en la asignación de derechos de emisión de la aviación difieren en cuanto a la velocidad del aumento. La comparación de las opciones analizadas muestra argumentos sólidos para pasar a la subasta completa a partir de la fecha de entrada en vigor de la legislación revisada. Aunque se han asignado derechos de emisión gratuitos, en particular para hacer frente a los posibles efectos negativos para la competitividad y a la fuga de carbono, estos constituyen una excepción al principio de «quien contamina paga». El análisis indica que el aumento del porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta supone un bajo riesgo de fuga de carbono. El paso a la subasta completa implica estabilizar el límite máximo para la aviación en los niveles actuales, ya que la subasta es actualmente un porcentaje fijo de las asignaciones gratuitas. De este modo, se mantendría el nivel actual de integridad medioambiental para el límite máximo de la aviación, y este límite estaría sujeto al factor de reducción lineal, como ya exigen los colegisladores y como ocurre con todos los demás operadores del RCDE UE. La supresión de la asignación gratuita en el RCDE UE reforzaría su integridad medioambiental. La opción preferida es un aumento de la subasta desde la entrada en vigor de la modificación.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en su artículo 37.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

En el marco del RCDE actual, la mayor parte de los ingresos procedentes de las subastas recaen en los Estados miembros, por lo que hay repercusiones positivas en los presupuestos nacionales. La Comisión presentará los ajustes del marco presupuestario de la UE necesarios en el marco del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual.

En la actual cobertura del RCDE UE no hay repercusiones administrativas adicionales en las administraciones nacionales. El impacto de la aplicación del CORSIA debe limitarse utilizando las mismas infraestructuras.

Las opciones de desarrollo de TI y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 3 *quater*, apartados 1 a 3, se modifica para consolidar la cantidad total de derechos de emisión para el sector de la aviación en el nivel de la asignación/subasta para los vuelos dentro de Europa y los vuelos con salida desde aeropuertos del EEE hacia Suiza y el Reino Unido. La asignación para el año 2024 se basará en la asignación total a los operadores de aeronaves en activo en 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en la Directiva RCDE. La asignación se incrementará en el nivel de asignación que se habría efectuado si las rutas entre regiones ultraperiféricas y otros Estados distintos del Estado miembro en el que se encuentra la región ultraperiférica hubieran estado cubiertas por el RCDE en 2023. La excepción temporal a las obligaciones del RCDE UE para estas rutas expira el 31 de diciembre de 2023. El aumento del límite máximo se reducirá aplicando el factor de reducción lineal especificado en la Directiva RCDE.

Se propone una excepción limitada en el tiempo al RCDE UE para las emisiones de los vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 1, se sustituye para establecer un aumento de la subasta de derechos de emisión para el sector de la aviación a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la modificación. La modificación tiene por objeto la transición hacia la subasta completa a partir de 2027.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 2, se suprime por haber quedado obsoleto.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 3, primera frase, se modifica para reflejar que los actos delegados que se adopten para completar la presente Directiva en lo que respecta a los mecanismos concretos relativos a la subasta por parte de los Estados miembros de derechos de emisión de la aviación deben incluir las modalidades para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 4, se sustituye para reflejar una recomendación más firme de que los Estados miembros utilicen los ingresos procedentes de la subasta del RCDE para hacer frente al cambio climático y de que una parte de dichos ingresos se asigne al presupuesto de la Unión en virtud de la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 sobre el sistema de recursos propios.

Se suprimen los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*, ya que las normas de asignación gratuita a los operadores de aeronaves ya no son necesarias tras la transición a la subasta completa.

El artículo 11 *bis*, apartados 1 a 4, se sustituye para prever que las compañías aéreas establecidas en la UE utilicen los créditos internacionales adecuados para la conformidad de los vuelos con origen o destino en terceros países que apliquen el CORSIA. Para garantizar que la aplicación del CORSIA por parte de la UE apoye los objetivos del Acuerdo de París y ofrezca incentivos para una amplia participación en el CORSIA, deben cumplirse las siguientes condiciones: los créditos de cumplimiento proceden de Estados que son Partes del Acuerdo de París y participan en el CORSIA, y se evita el doble cómputo de créditos.

Se añade un nuevo apartado 8 al artículo 11 *bis*, que faculta a la Comisión para adoptar un acto de ejecución en el que se especifiquen los créditos cuyo uso el Consejo de la OACI ha considerado aceptable para dar cumplimiento al CORSIA.

Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 12, por el que se aplica el CORSIA a las compañías de la UE con respecto a sus vuelos con origen o destino en el Espacio Económico Europeo, Suiza y el Reino Unido, y fuera de ellos. Las obligaciones de entrega de las compañías aéreas para estos vuelos se reducen de la totalidad de las emisiones a su porcentaje respecto de las emisiones colectivas de la aviación, según la hipótesis de referencia del CORSIA.

En el artículo 25 *bis* se añaden los apartados 3 a 9.

La Comisión está facultada para adoptar y mantener un acto de ejecución en el que figure una lista de Estados (fuera del EEE, Suiza y el Reino Unido) que se considera que aplican el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión.

La verificación del cumplimiento en virtud del CORSIA de las compañías aéreas no establecidas en la UE corresponde únicamente al país de origen de estas compañías. La aplicación del CORSIA a los vuelos fuera de Europa implica, por tanto, eximir a las compañías aéreas no europeas de las obligaciones del RCDE UE para los vuelos entre Europa y terceros países que aplican el CORSIA.

Para garantizar la igualdad de trato en las rutas, los vuelos con origen o destino en países que no aplican el CORSIA estarían exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA.

Los vuelos con origen o destino en la mayoría de los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo que no apliquen el CORSIA estarían exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA sin fecha límite para la exención.

La Comisión debe estar facultada para adoptar un acto de ejecución que exima a las compañías aéreas establecidas en la UE de los requisitos de entrega respecto de las emisiones de vuelos cuando se produzca una distorsión significativa de la competencia en detrimento de las compañías aéreas establecidas en la UE debido a una aplicación o ejecución menos estricta del CORSIA en el tercer país. La distorsión de la competencia podría deberse a un enfoque menos estricto de los créditos de compensación admisibles o las disposiciones sobre doble cómputo.

2021/0207 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[3] estableció un régimen para el comercio en la Unión de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a fin de fomentar la reducción de las emisiones de esos gases de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente. Las actividades de aviación se incluyeron en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE mediante la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[4].

(2) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)[5]. Las Partes del Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. A fin de

---

1 DO C , , p. .

2 DO C , , p. .

3 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).

4 Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

5 Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, todos los sectores de la economía deben contribuir a lograr una reducción de las emisiones, lo que incluye a la aviación internacional.

(3) El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó 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) (anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago) en la décima reunión de su 214º período de sesiones, el 27 de junio de 2018. La Unión y sus Estados miembros siguen apoyando el CORSIA y se han comprometido a aplicarlo desde el inicio de la fase piloto 2021-2023[6].

(4) De conformidad con la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo[7], los Estados miembros notificaron a la Secretaría de la OACI las diferencias entre el CORSIA y el RCDE UE. El objetivo era preservar el acervo de la Unión y el futuro espacio político, así como el nivel de ambición climática de la Unión y el papel exclusivo del Parlamento Europeo y del Consejo a la hora de decidir el contenido de la legislación de la Unión. Tras la adopción de esta modificación de la Directiva 2003/87/CE, debe actualizarse la notificación de las diferencias entre el CORSIA y el RCDE UE a la Secretaría de la OACI para reflejar las revisiones realizadas en el Derecho de la Unión.

(5) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019[8].

(6) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 en el compromiso actualizado de reducciones determinadas a nivel nacional de la Unión y sus Estados miembros presentado a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020[9].

(7) La Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050 en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo[10]. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas de gases de

---

6 Decisión (UE) 2020/954 del Consejo, de 25 de junio de 2020, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la notificación de la participación voluntaria en el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) a partir del 1 de enero de 2021, y a la opción elegida para calcular los requisitos de compensación de los operadores de aeronaves durante el período 2021-2023 (DO L 212 de 3.7.2020, p. 14).

7 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).

8 COM(2019) 640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

10 Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) a nivel interno en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990.

(8) La presente modificación de la Directiva 2003/87/CE tiene por objeto la aplicación en el sector de la aviación de las contribuciones de la Unión en virtud del Acuerdo de París, y del marco regulador para alcanzar el objetivo climático vinculante de la Unión para 2030 de reducir internamente las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030, establecido en el Reglamento (UE) 2021/... .

(9) La aviación debe contribuir a los esfuerzos de reducción de emisiones necesarios para alcanzar el objetivo climático de la Unión de aquí a 2030. Por consiguiente, la cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse y quedar sujeta al factor de reducción lineal.

(10) Para alcanzar la mayor ambición climática será necesario canalizar el mayor número posible de recursos hacia la transición climática. Como consecuencia de ello, todos los ingresos procedentes de la subasta que no se asignen al presupuesto de la Unión deben utilizarse con fines relacionados con el clima.

(11) De conformidad con el artículo 28 *ter*, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, la Unión debe evaluar el plan CORSIA de la OACI y aplicarlo según corresponda, de forma coherente con el compromiso de la Unión de reducir las emisiones en todos los sectores de la economía para 2030.

(12) La cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse en el nivel de la asignación para los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido. La asignación para el año 2024 debe basarse en la asignación total a los operadores de aeronaves en activo en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE. El nivel de asignación debe incrementarse para tener en cuenta las rutas que no estaban cubiertas por el RCDE UE en el año 2023, pero que están cubiertas por el RCDE UE a partir del año 2024.

(13) El aumento de la subasta de derechos de emisión a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación de la Directiva 2003/87/CE debe constituir la norma para la asignación de derechos de emisión en el sector de la aviación, teniendo en cuenta la capacidad del sector para repercutir el aumento del coste del CO_2.

(14) La Directiva 2003/87/CE también debe modificarse en lo que respecta a las unidades de cumplimiento aceptables, a fin de tener en cuenta los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión adoptados por el Consejo de la OACI en su 216.º período de sesiones, en marzo de 2019, como elemento esencial del CORSIA. Las compañías aéreas establecidas en la Unión deben poder utilizar créditos internacionales para el cumplimiento de los requisitos aplicables a los vuelos con origen o destino en terceros países que se considera que participan en el CORSIA. A fin de garantizar que la aplicación del CORSIA por parte de la Unión apoye los objetivos del Acuerdo de París y ofrezca incentivos para una amplia participación en el CORSIA, los créditos deben proceder de Estados que sean Partes del Acuerdo de París y que participen en el CORSIA, y debe evitarse el doble cómputo de créditos.

(15) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de utilización de los créditos internacionales de conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar una lista de los créditos cuyo uso el Consejo de la OACI ha considerado aceptable a efectos del

cumplimiento del CORSIA y que cumplen las condiciones de admisibilidad mencionadas anteriormente. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[11].

(16) Para garantizar que existan los mecanismos necesarios para la autorización de las partes participantes, se realicen los ajustes oportunos en la notificación de las emisiones antropógenas por las fuentes y las absorciones por los sumideros cubiertas por las contribuciones determinadas a nivel nacional de las partes participantes, y se eviten el doble cómputo y el aumento neto de las emisiones mundiales, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con vistas a establecer requisitos detallados para dichos mecanismos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[12].

(17) De cara a la aplicación del CORSIA a los vuelos distintos de los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, deben reducirse las obligaciones de entrega impuestas a los operadores de aeronaves establecidos en la Unión que efectúen estos vuelos. Las obligaciones de entrega de los operadores de aeronaves en relación con estos vuelos deben reducirse únicamente a su porcentaje en las emisiones colectivas de la aviación internacional por encima de los niveles colectivos de 2019, con respecto a las emisiones durante el período 2021-2023, y por encima de los niveles colectivos del período 2019-2020 para los años siguientes de aplicación del CORSIA.

(18) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la inclusión en la lista de países que se considera que aplican el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE, de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar y mantener la lista de Estados que no sean miembros del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que participan en el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(19) Dado que, en el caso de los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión, la aplicación y el cumplimiento del CORSIA corresponde únicamente al país de origen de estos operadores, la aplicación del CORSIA a los vuelos distintos de los vuelos procedentes de un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, en Suiza o en el Reino Unido implica eximir a los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión de las obligaciones del RCDE UE en relación con estos vuelos.

(20) Para garantizar la igualdad de trato en las rutas, los vuelos con origen o destino en países que no aplican el CORSIA deben quedar exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA. Para incentivar la plena aplicación del CORSIA a partir de 2027,

---

11 Reglamento (UE) n.º 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).

12 Reglamento (UE) n.º 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).

la exención solo debe aplicarse a las emisiones que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2026.

(21) Los vuelos con origen o destino en países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, que no apliquen el CORSIA, excepto aquellos Estados cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión, deben quedar exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA sin una fecha límite para la exención.

(22) A fin de garantizar condiciones uniformes para eximir a los operadores de aeronaves de los requisitos de entrega establecidos en el artículo 12, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino y origen en países que aplican el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional, o que no hagan cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 7, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para eximir a las compañías aéreas establecidas en la Unión de los requisitos de entrega respecto de las emisiones de vuelos cuando se produzca una distorsión significativa de la competencia en detrimento de las compañías aéreas establecidas en la UE debido a una aplicación o un cumplimiento menos estrictos del CORSIA en el tercer país. La distorsión de la competencia podría deberse a un enfoque menos estricto de los créditos de compensación admisibles o las disposiciones sobre doble cómputo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para establecer una igualdad de condiciones en las rutas entre dos países distintos que aplican el CORSIA cuando dichos países permiten a los operadores de aeronaves utilizar unidades distintas de las incluidas en la lista adoptada de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE, de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 8, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para permitir a los operadores de aeronaves establecidos en un Estado miembro utilizar tipos de unidades adicionales a las de la lista adoptada de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, o no estar sujetos a las condiciones del artículo 11 *bis*, apartados 2 y 3. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(24) A fin de garantizar la igualdad de condiciones en las rutas entre dos terceros países que apliquen el CORSIA, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado en lo que respecta a la aceptación de otros créditos en dichas rutas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación[13] de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

[13] DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(25) Debe prestarse especial atención al fomento de la accesibilidad para las regiones ultraperiféricas de la Unión. Por consiguiente, debe establecerse una excepción al RCDE UE en cuanto a las emisiones de los vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro.

(26) Es importante que haya un enfoque integral de la innovación para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo y en beneficio de la competitividad de la industria europea. Esto reviste especial importancia para sectores difíciles de descarbonizar, como la aviación y el transporte marítimo, en los que es necesario desplegar una combinación de mejoras operativas, combustibles alternativos climáticamente neutros y soluciones tecnológicas. Por tanto, los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de I+i reciben apoyo, entre otras cosas, a través del Programa Marco «Horizonte Europa», que ofrece una financiación considerable y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE.

(27) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su alcance y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(28) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

1) El artículo 3 *quater* queda modificado como sigue:

a) se suprime el apartado 2,

b) se añaden los apartados 5, 6 y 7 siguientes:

«5. La Comisión determinará la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves para el año 2024 sobre la base de la asignación total de derechos de emisión respecto de los operadores de aeronaves que realizaban actividades de aviación incluidas en el anexo I en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9, y publicará dicha cantidad, así como la cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita que habría habido en 2024 si las normas sobre la asignación gratuita no se hubieran actualizado.

6. En lo que respecta a los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, que no estaban cubiertos por el RCDE UE en 2023, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves se incrementará en el nivel de las asignaciones, incluidas la asignación gratuita y las subastas, que se habrían realizado si hubieran estado cubiertos por el RCDE UE en ese año, menos el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9.

7. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 *bis*, el artículo 14, apartado 3, y el artículo 16, los Estados miembros considerarán que se cumplen los requisitos establecidos en dichas disposiciones y no adoptarán ninguna medida contra los operadores de aeronaves en lo que respecta a las emisiones que se produzcan hasta 2030 procedentes de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro fuera de dicha región ultraperiférica.»;

2) El artículo 3 *quinquies* queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En 2024, se subastará el 25 % de la cantidad de derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita según lo publicado de conformidad con el artículo 3 *quater*.»,

b) se añaden los apartados 1 *bis*, 1 *ter*, 1 *quater* y 1 *quinquies* siguientes:

«1 *bis*. En 2025, se subastará el 50 % de la cantidad de derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año, calculada a partir de la publicación de conformidad con el artículo 3 *quater*.

1 *ter*. En 2026, se subastará el 75 % de la cantidad de derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año, calculada a partir de la publicación de conformidad con el artículo 3 *quater*.

1 *quater*. A partir del 1 de enero de 2027, se subastará la totalidad de los derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año.»,

1 *quinquies*. Los derechos de emisión asignados gratuitamente se asignarán a los operadores de aeronaves de manera proporcional a su porcentaje de emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en 2023. Este cálculo también tendrá en cuenta las emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en relación con los vuelos que solo estén cubiertos por el RCDE UE a partir del 1 de enero de 2023.»,

c) se suprime el apartado 2,

d) la primera frase del apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente a los mecanismos concretos relativos a la subasta por parte de los Estados miembros de los derechos de emisión del sector de la aviación, de conformidad con el presente artículo, apartados 1, 1 *bis*, 1 *ter*, 1 *quater* y 1 *quinquies*, incluidas las modalidades para transferir una parte de los ingresos procedentes de dicha subasta al presupuesto general de la Unión.»,

e) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión contempladas en este capítulo, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del Tratado y consignados en el presupuesto general de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión de conformidad con el artículo 10, apartado 3.»;

3) Se suprimen los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*;

4) En el artículo 6, apartado 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión equivalentes a las emisiones totales de la instalación en dicho año, verificadas de conformidad con el artículo 15.»;

5) El artículo 11 *bis* se modifica como sigue:

a) los apartados 1 a 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, podrán utilizar las siguientes unidades para cumplir sus obligaciones establecidas en el artículo 12 con respecto a las emisiones procedentes de vuelos con destino y origen en países enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 *bis*, apartado 3:

a) créditos autorizados por las partes que participan en el mecanismo establecido en virtud del artículo 6, apartado 4, del Acuerdo de París;

b) créditos autorizados por las partes que participan en programas de créditos que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles según lo indicado en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 8;

c) créditos autorizados mediante acuerdos entre las partes de conformidad con el apartado 5;

d) créditos expedidos en relación con proyectos a escala de la Unión de conformidad con el artículo 24 *bis*.

2. Las unidades a que se refiere el apartado 1, letras a) y b), podrán utilizarse si se cumplen las siguientes condiciones:

a) proceden de un país que es parte del Acuerdo de París en el momento de la utilización;

b) proceden de un país que figura en la lista del acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 *bis*, apartado 3, como participante en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Esta condición no se aplicará a las emisiones anteriores a 2027, ni a los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, excepto en el caso de los países cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión.

3. Las unidades a que se refiere el apartado 1, letras a), b) y c), podrán utilizarse si existen mecanismos para la autorización de las partes participantes, se realizan ajustes oportunos en la notificación de las emisiones antropógenas por las fuentes y las absorciones por los sumideros cubiertas por las contribuciones determinadas a nivel nacional de las partes participantes, y se evitan el doble cómputo y el aumento neto de las emisiones mundiales.

La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan requisitos más detallados para los mecanismos a que se refiere el párrafo primero, que podrán incluir requisitos de notificación y registro, así como para la enumeración de los Estados o programas

que apliquen dichos mecanismos. Los mecanismos tendrán en cuenta las flexibilidades concedidas a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»,

c) se suprime el apartado 4,

d) se añade el apartado 8 siguiente:

«8. La Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se enumeren los créditos que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles y que cumplan las condiciones establecidas en los apartados 2 y 3. La Comisión modificará dicha lista según proceda. Dicho acto de ejecución se adoptará de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»;

6) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. De conformidad con la metodología establecida en el acto delegado a que se refiere el apartado 7, los Estados miembros calcularán cada año la compensación correspondiente al año natural anterior en el sentido de las Normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional de la OACI, distintos de los aplicables a los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, y, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, informarán del nivel de compensación a los operadores de aeronaves que cumplen todas las condiciones siguientes:

a) son titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o están registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;

b) producen emisiones anuales de CO_2 superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019.

A los efectos del párrafo primero, letra b), no se tendrán en cuenta las emisiones de CO_2 de los siguientes tipos de vuelos:

i) vuelos de Estado,

ii) vuelos humanitarios,

iii) vuelos médicos,

iv) vuelos militares,

v) vuelos de extinción de incendios.»,

b) se añaden los apartados 7 y 8 siguientes:

«7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva mediante el establecimiento de la metodología para calcular las responsabilidades de compensación de los operadores de aeronaves.

8. En lo que respecta a los vuelos con origen o destino en los países enumerados en el acto de ejecución adoptado en virtud del artículo 25 *bis*, apartado 3, o a los vuelos entre dichos países, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, cancelarán las unidades a que se refiere el artículo 11 *bis* únicamente en relación con la cantidad notificada por dicho Estado miembro con respecto al año natural pertinente. La cancelación tendrá lugar a más tardar el 31 de enero de 2025 para las emisiones del período 2021-2023, el 31 de enero de 2028 para las emisiones del período 2024-2026, el 31 de enero de 2031 para las emisiones del período 2027-2029, el 31 de enero de 2034 para las emisiones del período 2030-2032 y el 31 de enero de 2037 para las emisiones del período 2033-2035.»;

7) En el artículo 18 *bis*, apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) a partir de 2024, al menos cada dos años, actualizará la lista para incluir a los operadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I después de dicha fecha.»;

8) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 *bis*, apartados 1 y 8, el artículo 10 *ter*, apartado 5, el artículo 12, apartado 7, párrafo tercero, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 *bis*, apartado 1, el artículo 25 *bis*, apartado 1, y el artículo 28 *quater* se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 8 de abril de 2018.

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 *bis*, apartados 1 y 8, el artículo 10 *ter*, apartado 5, el artículo 12, apartado 7, párrafo tercero, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 *bis*, apartado 1, el artículo 25 *bis*, apartado 1, y el artículo 28 *quater* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación 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.»,

b) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Un acto delegado adoptado en virtud del artículo 3 *quinquies*, apartado 3, del artículo 10, apartado 4, del artículo 10 *bis*, apartados 1 y 8, del artículo 10 *ter*, apartado 5, del artículo 12, apartado 6, párrafo tercero, del artículo 19, apartado 3, del artículo 22, del artículo 24, apartado 3, del artículo 24 *bis*, apartado 1, del artículo 25 *bis*, apartado 1, y del artículo 28 *quater* entrará en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»;

9) En el artículo 25 *bis*, se añaden los apartados 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 siguientes:

«3. La Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se enumerarán países distintos de los países del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que están aplicando el CORSIA a efectos de la presente Directiva, con un valor de referencia de 2019 para el período 2021-2023 y un valor de referencia de 2019-2020 para cada año posterior. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

4. En lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino u origen en países enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 3, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un país o que estén registrados en un país que figure en la lista no estarán obligados a cancelar unidades en relación con dichas emisiones.

5. Los operadores de aeronaves no estarán obligados a cancelar unidades en relación con las emisiones que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2026 en vuelos entre el EEE y países no enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 3, distintos de los vuelos a Suiza y al Reino Unido.

6. Los operadores de aeronaves no estarán obligados a cancelar unidades en relación con las emisiones de vuelos con destino u origen en países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, distintos de los enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 3.

7. Cuando la Comisión determine que existe una distorsión significativa de la competencia perjudicial para los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución a fin de eximir a dichos operadores de aeronaves de los requisitos de entrega establecidos en el artículo 12, apartado 8, en relación con las emisiones de vuelos con origen o destino en dichos países. La distorsión de la competencia puede deberse a que un tercer país esté aplicando el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional, o no haga cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

8. Cuando un operador de aeronaves que sea titular de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que esté registrado en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, realice vuelos entre dos países distintos enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, incluidos los vuelos que tengan lugar entre Suiza, el Reino Unido y los países enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, y dichos países permitan a los operadores de aeronaves utilizar unidades distintas de las que figuran en la lista adoptada con arreglo al artículo 11 *bis*, apartado 8, la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución que permitan a esos operadores de aeronaves utilizar tipos de unidades adicionales a las recogidas en dicha lista o no estar sujetos a las condiciones del artículo 11 *bis*, apartados 2 y 3 con respecto a las emisiones de dichos vuelos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»;

10) En el cuadro del anexo I, después del primer párrafo del epígrafe «Aviación» de la columna «Actividades», se añade el texto siguiente:

«Vuelos entre aeródromos situados en dos países distintos enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 *bis*, apartado 3, efectuados por operadores de aeronaves que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) son titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o están registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;

b) producen emisiones anuales de CO_2 superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019. A los efectos de este apartado, no se tendrán en cuenta las emisiones de los siguientes tipos de vuelos: i) vuelos de Estado, ii) vuelos humanitarios, iii) vuelos médicos, iv) vuelos militares, v) vuelos de extinción de incendios.».

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2023. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

   Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una 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 a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*