

**DECISIÓN (UE) 2020/768 DEL CONSEJO****de 9 de junio de 2020****por la que se modifica la Decisión (UE) 2016/915 del Consejo en lo que respecta al período que debe tomarse como base de referencia para medir el crecimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el contexto del CORSIA, con objeto de tener en cuenta la incidencia de la pandemia de COVID-19**

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) En 2016, en su Resolución A39-3 (en lo sucesivo, «Resolución A39-3») adoptada durante su 39.º período de sesiones, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creada por el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio»), decidió elaborar una medida de mercado mundial para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación internacional a sus niveles de 2020. La posición de la Unión con respecto a la elaboración y adopción de ese mecanismo y sus diversos aspectos concretos fue establecida mediante la Decisión (UE) 2016/915 del Consejo <sup>(1)</sup>.
- (2) El 27 de junio de 2018, en la décima reunión de su 214.º período de sesiones, el Consejo de la OACI adoptó la primera edición del anexo 16, Volumen IV, del Convenio, es decir, las Normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente que contienen el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA). De acuerdo con la Resolución A39-3, que fue anulada por la Resolución A40-19 adoptada por la Asamblea de la OACI en su 40.º período de sesiones (en lo sucesivo, «Resolución A40-19»), la primera edición establece, entre otros, los valores de emisiones que deben emplearse para calcular los factores de crecimiento de las emisiones (tanto el factor de crecimiento del sector como los factores de crecimiento de los explotadores de aviones). Esos valores son los promedios de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional contempladas en el CORSIA durante 2019 y 2020 (por sector y por explotador de aviones).
- (3) La actual pandemia de COVID-19 traerá consigo una reducción sustancial de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional en 2020. Y por tanto, también conllevará un uso de valores de emisiones considerablemente más bajos para calcular los factores de crecimiento en el marco del CORSIA. A menos que se modifiquen esos valores, el uso de dichos valores de emisiones considerablemente más bajos en el CORSIA podría traer consigo unos requisitos de compensación significativamente mayores, dependiendo del grado de recuperación del tráfico aéreo internacional y de la evolución de sus emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (4) Es probable y, de hecho, importante que, durante su 220.º período de sesiones que tendrá lugar del 8 al 26 de junio de 2020, el Consejo de la OACI adopte una decisión relativa a la modificación de los valores de las emisiones utilizados para calcular los factores de crecimiento con arreglo al CORSIA, más concretamente en lo que atañe al período que debe tomarse en cuenta (en lo sucesivo, «período de referencia»).
- (5) Cualquier modificación de las Normas y métodos recomendados internacionales del CORSIA constituiría una decisión adoptada por un organismo creado por un acuerdo y que surte efectos jurídicos en el sentido del artículo 218, apartado 9, del TFUE.
- (6) Si bien la Unión y sus Estados miembros han defendido sistemáticamente el objetivo de reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional a un nivel no superior a los niveles de 2020, tomar el año 2019 como período de referencia parece ser, en las circunstancias actuales, la aproximación más plausible con datos reales a efectos de reflejar la meta a largo plazo de la OACI, consistente en un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, según lo establecido en la Resolución A39-3. En este contexto, para mantener un apoyo suficiente, conservar elementos esenciales de la concepción del CORSIA y sobre la base de la información actualmente disponible, debe aceptarse que el año civil 2019 sea el período de referencia.

<sup>(1)</sup> 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 ha 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).

- (7) La alternativa planteada en el debate actual, consistente en establecer diferentes períodos de referencia para los distintos países dependiendo de su nivel de desarrollo, del año de adhesión al CORSIA o de otros criterios no debe apoyarse. Vulneraría el principio de no discriminación recogido en la Resolución A40-19 y podría comprometer la supervivencia del CORSIA en su forma actual.
- (8) Por consiguiente, conviene modificar la Decisión (UE) 2016/915 para hacer posible que la Unión y sus Estados miembros puedan aceptar que el año civil 2019 sea el período de referencia.
- (9) Debe seguir aplicándose el principio de los exámenes periódicos. En este contexto, cabe recordar que la Resolución A40-19 prevé un examen del CORSIA cada tres años. El primero de ellos tendrá lugar en 2022. La pertinencia de tal examen respecto a los valores de las emisiones empleados para calcular los factores de crecimiento aumenta cuanto más tiempo necesite el sector para alcanzar el nivel de tráfico anterior a la crisis y las emisiones correspondientes. En caso de que la recuperación del sector de la aviación sea lenta, es probable que una base de referencia asociada a las emisiones de 2019 dé lugar a requisitos de compensación nulos o mínimos durante la fase piloto del CORSIA (2021-2023). La relevancia de tal examen se ve refrendada por la necesidad de garantizar la coherencia con una meta ambiciosa a largo plazo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, en consonancia con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París, que debe tener en cuenta la Asamblea de la OACI. Dicho examen podría incluir, en su caso, la definición de «período de referencia».
- (10) Con arreglo al artículo 28 *ter*, apartados 2 y 3, de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, en el plazo de doce meses a partir de la adopción por parte de la OACI de los instrumentos pertinentes y antes de que esté operativa la medida de mercado mundial, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examine posibles maneras de incorporar dichos instrumentos en la legislación de la Unión mediante la revisión de dicha Directiva y debe presentar una propuesta de aplicación del CORSIA, según corresponda, que permita garantizar la contribución de la aviación al compromiso de la Unión para 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

En el anexo de la Decisión (UE) 2016/915, se inserta, debajo del segundo guion, el guion siguiente:

«— a fin de tener en cuenta la incidencia de la pandemia de COVID-19 en las emisiones de 2020, la Unión aceptará que los valores de las emisiones que deben utilizarse para calcular los factores de crecimiento establecidos en el CORSIA se modifiquen de tal modo que se refieran a los niveles de emisiones de 2019.».

#### *Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 9 de junio de 2020.

*Por el Consejo*  
*La Presidenta*  
A. METELKO-ZGOMBIC

---

<sup>(2)</sup> 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).