

DIRECTIVAS

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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 ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ estableció un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión 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 para el comercio de derechos de emisión en la Unión (en lo sucesivo, «RCDE de la UE») mediante la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾. La Unión Europea tiene competencia para ampliar el RCDE de la UE a todos los vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en un Estado miembro.
- (2) La protección del medio ambiente es uno de los retos más importantes que afronta la Unión y el resto del mundo. El Acuerdo de París ⁽⁶⁾, adoptado el 12 de diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Las Partes en el 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. Dicho compromiso se ha visto reforzado con la adopción, en el marco de la CMNUCC, del Pacto por el Clima de Glasgow el 13 de noviembre de 2021, en el que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París, reconoce que mantener el aumento de la temperatura media del planeta en 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales reduciría de manera significativa los riesgos y los efectos del cambio climático, y dichas Partes se comprometieron a reforzar sus objetivos para 2030 a más tardar a finales de 2022, con el fin de acelerar la acción por el clima en esta década crítica y subsanar esa falta de ambición respecto al objetivo de 1,5 °C. A fin de alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, todos los sectores de la economía, incluida la aviación internacional, deben contribuir a lograr una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

⁽¹⁾ DO C 152 de 6.4.2022, p. 152.

⁽²⁾ DO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 18 de abril de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 25 de abril de 2023.

⁽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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (3) La aviación genera entre el 2 y 3 % de las emisiones mundiales de CO₂ y el impacto global de la aviación sobre el cambio climático es, como mínimo, dos veces superior al de su impacto derivado exclusivamente del CO₂. La aviación es la segunda fuente más importante de impacto climático en el transporte después del transporte por carretera. En 2022, Eurocontrol previó un aumento de la actividad aérea europea de un 44 % de aquí a 2050 en comparación con 2019. La necesidad de acciones encaminadas a reducir las emisiones de CO₂ resulta cada vez más urgente, según determinó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático en sus últimos informes de 7 de agosto de 2021, titulado «Climate Change 2021: The Physical Science Basis» (Cambio climático: bases físicas), de 28 de febrero de 2022, titulado «Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability» (Cambio climático 2022: impactos, adaptación y vulnerabilidad), y de 4 de abril de 2022, titulado «Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change» (Cambio climático 2022: mitigación del cambio climático). El informe de 4 de abril de 2022 señala a la aviación internacional como un sector en el que los acuerdos sectoriales han adoptado objetivos de mitigación del cambio climático que distan mucho de los que sería necesario para alcanzar el objetivo a largo plazo referente a la temperatura del Acuerdo de París. Por tanto, la Unión debe abordar esta necesidad urgente de actuar redoblando sus esfuerzos y constituyéndose en un líder internacional en la lucha contra el cambio climático.
- (4) El 27 de junio de 2018, en la décima reunión de su 214.º período de sesiones, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó la Primera edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio sobre Aviación Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944 («Convenio de Chicago»)-Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), por el que se establecen las normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente para el CORSIA (en lo sucesivo, «normas y métodos recomendados del CORSIA»). La Unión y sus Estados miembros aplican el CORSIA desde el inicio de la fase piloto 2021-2023 de conformidad con la Decisión (UE) 2020/954 del Consejo (7).
- (5) De conformidad con la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo (8), los Estados miembros notificaron a la Secretaría de la OACI las diferencias entre el CORSIA y el RCDE de la UE. El objetivo era preservar el acervo de la Unión y futuras prerrogativas políticas, 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 del Derecho de la Unión. Tras la adopción de la presente Directiva, debe actualizarse la notificación de las diferencias entre el CORSIA y el RCDE de la UE a la Secretaría de la OACI con una segunda notificación de diferencias en consonancia con el Derecho de la Unión para reflejar las revisiones de la Directiva 2003/87/CE.
- (6) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituye el núcleo de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, titulada «Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Pacto Verde Europeo»).
- (7) 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 un 55 % como mínimo, con respecto a los niveles de 1990, en la contribución determinada a nivel nacional de la Unión y sus Estados miembros presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020. La aviación debe contribuir a dichos esfuerzos de reducción de emisiones.
- (8) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (9), la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de reducir las emisiones netas a cero a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha. Dicho Reglamento establece también un objetivo climático intermedio vinculante para la Unión de reducción interna, de aquí a 2030, de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones previa deducción de las absorciones) en un 55 % como mínimo, con respecto a los niveles de 1990.
- (9) Las modificaciones introducidas por la presente Directiva son esenciales para garantizar la integridad del RCDE de la UE y orientarlo eficazmente para que contribuya, en tanto que herramienta política, a la consecución de los objetivos de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en un 55 % como mínimo, de aquí a 2030, y alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar, así como el objetivo de lograr emisiones negativas a

(7) 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).

(8) 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).

(9) 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).

partir de entonces, tal como se establece en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119. Dichas modificaciones, por lo tanto, también tienen por objeto la aplicación, en el sector de la aviación, de las contribuciones de la Unión en virtud del Acuerdo de París. Por consiguiente, la cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse y quedar sujeta al factor de reducción lineal a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE.

- (10) Además del CO₂, la aviación afecta al clima a través de emisiones distintas del CO₂, como los óxidos de nitrógeno (NOx), partículas de hollín y especies oxidadas de azufre, y los efectos derivados del vapor de agua, así como de procesos atmosféricos causados por dichas emisiones, por ejemplo, la formación de ozono y de cirros de estelas de condensación. El impacto climático de dichas emisiones distintas del CO₂ depende del tipo de combustible y el motor utilizados, de la ubicación de las emisiones, en particular de la altitud de crucero de la aeronave y de su latitud y longitud, así como del momento de las emisiones y las condiciones meteorológicas en dicho momento. Sobre la base de la evaluación de impacto de la Comisión de 2006 acerca de la inclusión de la aviación en el RCDE de la UE, la Directiva 2008/101/CE reconoció que la aviación repercute en el clima mundial a través de la liberación de emisiones distintas del CO₂. El artículo 30, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE -en su versión modificada por la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁰⁾- obligó a la Comisión a presentar un análisis actualizado de los efectos de la aviación no derivados del CO₂, acompañado, en su caso, de una propuesta sobre cómo abordar mejor dichos efectos, antes del 1 de enero de 2020. Para satisfacer dicho requisito, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) realizó un análisis actualizado de los efectos de la aviación no derivados del CO₂ en el cambio climático y publicó su estudio el 23 de noviembre de 2020. Las conclusiones de dicho estudio confirmaron las estimaciones previas, a saber, que los efectos climáticos relacionados con emisiones distintas del CO₂ de las actividades de aviación son al menos igual de significativos, en total, que los del CO₂ por sí solo.
- (11) De las conclusiones del estudio de la AESA de 23 de noviembre de 2020 se desprende que los efectos de la aviación no derivados del CO₂, en consonancia con el principio de cautela, ya no pueden ignorarse. Son necesarias medidas reglamentarias de la Unión para lograr una reducción de las emisiones en consonancia con el Acuerdo de París. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un marco de seguimiento, notificación y verificación de los efectos de la aviación no derivados del CO₂. A más tardar el 1 de enero de 2028, sobre la base de los resultados de dicho marco, la Comisión debe presentar un informe y, cuando proceda y sobre la base de una evaluación de impacto, una propuesta legislativa que contenga medidas de mitigación de los efectos de la aviación no derivados del CO₂, ampliando el ámbito de aplicación del RCDE de la UE para que comprenda tales efectos.
- (12) Para alcanzar la mayor ambición climática será necesario canalizar el mayor número posible de recursos hacia la transición climática, que debe también ser una transición justa. 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.
- (13) La cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse en el nivel de la asignación para los vuelos para los que deben entregarse derechos de emisión de conformidad con la Directiva 2003/87/CE. 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 a que se refiere dicha Directiva. El nivel de asignación debe incrementarse para tener en cuenta las rutas que no eran objeto del RCDE de la UE en el año 2023, pero a las que se va a aplicar el RCDE de la UE a partir del año 2024.
- (14) El aumento del porcentaje de subastas a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva 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 CO₂. Debe aplicarse una eliminación gradual de la asignación gratuita en 2024 y 2025 y una subasta completa a partir de 2026.
- (15) La Directiva 2003/87/CE debe contribuir a incentivar la descarbonización del transporte aéreo comercial. La transición del uso de combustibles fósiles contribuiría a conseguir dicha descarbonización. Sin embargo, teniendo en cuenta el alto nivel de competencia entre los operadores de aeronaves, el mercado de la Unión de combustibles de aviación sostenibles en desarrollo y la diferencia significativa de precios entre el queroseno fósil y los combustibles de aviación sostenibles, dicha transición debe apoyarse mediante un incentivo a los pioneros. Por consiguiente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030, deben reservarse veinte millones de derechos de emisión para cubrir parte de la diferencia de precio restante entre el queroseno fósil y los combustibles de aviación admisibles para los operadores de aeronaves individuales. Dichos derechos de emisión deben proceder de la agrupación del total de derechos de emisión disponibles para la aviación y deben asignarse de manera no discriminatoria únicamente para vuelos afectados por la obligación de entrega de la Directiva 2003/87/CE. Tras una valoración del funcionamiento de dicha reserva, la Comisión podría decidir presentar una propuesta legislativa para asignar una cantidad máxima y limitada en el tiempo de derechos de emisión. Dicha asignación únicamente debe durar hasta el 31 de diciembre de 2034.

⁽¹⁰⁾ Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

- (16) Los vuelos comerciales supersónicos dejaron de estar disponibles, entre otras cosas, debido a los daños medioambientales desproporcionados que producían. No obstante, las tendencias actuales muestran que se está llevando a cabo una intensa investigación dirigida a reintroducir una nueva aviación supersónica. La correlación positiva entre la velocidad de viaje y el nivel de emisiones debidas al consumo de combustible justifica tratar a los vuelos subsónicos diferentemente de los vuelos supersónicos. Por lo tanto, procede excluir los posibles vuelos supersónicos futuros de la ayuda prevista en virtud de la presente Directiva a los combustibles no fósiles.
- (17) La Directiva 2003/87/CE también debe modificarse en lo que respecta a las unidades para el cumplimiento aceptables, a fin de tener en cuenta los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA adoptados por el Consejo de la OACI en su 216.º período de sesiones, en marzo de 2019, como elemento esencial del CORSIA. Los operadores de aeronaves establecidos en la Unión deben poder utilizar unidades para el cumplimiento del CORSIA de los vuelos con origen o destino en, o entre, 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, las unidades para el cumplimiento deben proceder de Estados que sean Partes del Acuerdo de París y que participen en el CORSIA, y debe evitarse el doble cómputo.
- (18) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de utilización de las unidades con arreglo a la Directiva 2003/87/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar una lista de las unidades basándose en las que el Consejo de la OACI ha considerado aceptable a efectos del cumplimiento del CORSIA y que cumplen las condiciones de admisibilidad establecidas en la presente Directiva. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹¹⁾.
- (19) A fin de garantizar condiciones uniformes para 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 objeto de 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 para establecer requisitos detallados para dichos mecanismos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (20) A fin de garantizar condiciones uniformes para el cálculo de los requisitos de compensación del CORSIA para los operadores de aeronaves establecidos en la Unión, deben conferirse a la Comisión las competencias de ejecución correspondientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (21) Dado que, en el caso de los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión, la aplicación y el cumplimiento del CORSIA son responsabilidad única del país de origen de estos operadores, los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión no deben estar obligados a cancelar unidades para el cumplimiento del CORSIA con arreglo a la presente Directiva.
- (22) Dado que, en el caso de los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión, la aplicación y el cumplimiento del CORSIA son responsabilidad única del país de origen de estos operadores, cuando un operador de aeronaves establecido fuera de la Unión genera emisiones significativas por vuelos dentro del Espacio Económico Europeo (EEE), o con origen en un aeródromo situado en el EEE con destino a un aeródromo situado en Suiza o el Reino Unido, el Estado en el que esté establecido dicho operador de aeronaves también podrá notificar diferencias en relación con la aplicación del CORSIA por lo que respecta a vuelos intraeuropeos. La Directiva 2003/87/CE debe ser objeto de revisión a la luz de la evolución a este respecto.
- (23) Para garantizar la igualdad de trato en las rutas, los vuelos con destino u origen en Estados que no aplican el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión 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 quedar exentos de las obligaciones de entregar derechos de emisión o cancelar unidades. Para incentivar la plena aplicación del CORSIA a partir de 2027, la exención únicamente debe aplicarse a las emisiones liberadas hasta el 31 de diciembre de 2026 por lo que respecta a la entrega de derechos de emisión.

⁽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).

- (24) El artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá al fomento de medidas a escala internacional para luchar contra el cambio climático y requiere que, en el marco de sus respectivas competencias, la Unión y los Estados miembros cooperen con terceros países y con las organizaciones internacionales competentes. Estos objetivos también son pertinentes para la OACI y el desarrollo ulterior del CORSIA.
- (25) La transparencia de los datos y el acceso público a la información son esenciales para mejorar la rendición de cuentas y la aplicabilidad. Por consiguiente, la Comisión debe publicar, de manera comprensible para el usuario, datos relativos a las emisiones y las compensaciones de los operadores de aeronaves. Dicha publicación facilitaría el proceso de evaluación del impacto del CORSIA en la reducción mundial de las emisiones de CO₂ y su papel en la consecución de los objetivos del Acuerdo de París.
- (26) 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, a efectos del Derecho de la Unión, excepto aquellos Estados cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión, deben quedar exentos de las obligaciones de entregar derechos de emisión o cancelar unidades. No debe existir fecha límite para dicha exención.
- (27) A fin de garantizar condiciones uniformes para eximir a los operadores de aeronaves de los requisitos de compensación establecidos en virtud de la presente Directiva en lo que respecta a las emisiones de vuelos con origen o destino en Estados que aplican el CORSIA de manera menos estricta en su Derecho nacional, o que no hagan cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves de conformidad con la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para eximir a los operadores de aeronaves establecidos en la Unión de los requisitos de compensación respecto de las emisiones de vuelos cuando se produzca una distorsión significativa de la competencia en detrimento de los operadores de aeronaves establecidos en la Unión debido a una aplicación o un cumplimiento menos estrictos del CORSIA en terceros países. La distorsión de la competencia podría deberse a un enfoque menos estricto de las unidades admisibles o las disposiciones sobre doble cómputo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (28) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para establecer una igualdad de condiciones en las rutas entre dos Estados distintos que aplican el CORSIA cuando dichos Estados permiten a los operadores de aeronaves utilizar unidades distintas de las unidades para el cumplimiento adoptadas en virtud de un acto de ejecución con arreglo a la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para permitir a los operadores de aeronaves establecidos en un Estado miembro que utilicen tipos de unidades adicionales a las de dicha lista de unidades para el cumplimiento, o que no estén sujetos a las condiciones para la admisibilidad de unidades introducidas por la presente Directiva. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (29) La Comisión debe informar sobre la aplicación del CORSIA y del conjunto de medidas de la OACI para cumplir el objetivo mundial ambicioso y a largo plazo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono de aquí a 2050 (en lo sucesivo «objetivo mundial ambicioso y a largo plazo»), adoptado por la 41.ª Asamblea de la OACI el 7 de octubre de 2022.
- (30) Para procurar que se progrese en la OACI, la Unión ha adoptado en tres ocasiones excepciones temporales al RCDE de la UE con objeto de limitar las obligaciones de cumplimiento por lo que respecta a las emisiones de los vuelos entre aeródromos situados en el EEE, con igualdad de trato a las rutas de los operadores de aeronaves independientemente de dónde tengan su sede. La excepción más reciente del RCDE de la UE, establecida en el Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹²⁾, limitó las obligaciones de cumplimiento a las emisiones de vuelos dentro del EEE liberadas hasta 2023 y previó posibles cambios del ámbito de aplicación del sistema respecto a los vuelos con origen o destino en aeródromos situados fuera del EEE a partir del 1 de enero de 2024 en función de la revisión prevista en dicho Reglamento. Para evaluar la aplicación del CORSIA, cuya fase piloto se ha iniciado, y la forma en que se aplica en la práctica, la excepción actual a las obligaciones del RCDE de la UE, en cuanto a la obligación de entrega, debe prorrogarse hasta el 31 de diciembre de 2026 para los vuelos operados por operadores de aeronaves en rutas a las que no se aplica el CORSIA con origen o destino en los terceros países pertinentes, respecto de los cuales, de otro modo, las obligaciones de notificación y entrega del RCDE de la UE se habrían aplicado, a más tardar, el 31 de marzo de 2027 y el 30 de septiembre de 2027. Esta debe ser la última excepción temporal al RCDE de la UE. Debe llevarse a cabo una revisión del CORSIA a más tardar el 1 de julio de 2026. Si la Asamblea de la OACI no refuerza, de aquí al 31 de diciembre de 2025, el CORSIA en

⁽¹²⁾ Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2017, por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 (DO L 350 de 29.12.2017, p. 7).

consonancia con la consecución de su objetivo mundial ambicioso y a largo plazo de cumplir los objetivos del Acuerdo de París, o si los Estados indicados en un acto de ejecución que adopte la Comisión representan menos del 70 % de las emisiones de la aviación internacional según los datos más recientes disponibles, la Comisión debe proponer, en su caso, que el RCDE de la UE se aplique a las emisiones de los vuelos de salida a partir de 2027, y que los operadores de aeronaves puedan deducir cualquier coste soportado con la compensación del CORSIA en esas rutas, a fin de evitar la doble imposición. Paralelamente, si un tercer país no aplica el CORSIA a partir de 2027, el RCDE de la UE debe aplicarse a las emisiones de los vuelos con origen en ese tercer país.

- (31) La información sobre el uso de las unidades para el cumplimiento con los requisitos de compensación en el marco del CORSIA debe ponerse a disposición del público con la misma transparencia con la que se pone la información relativa al uso de créditos internacionales en virtud de la Directiva 2003/87/CE hasta 2020, de conformidad con el anexo XIV del Reglamento (UE) n.º 389/2013 de la Comisión ⁽¹³⁾.
- (32) El 7 de octubre de 2022, y en el contexto de la pandemia de COVID-19, la 41.ª Asamblea de la OACI decidió cambiar el anterior valor de referencia del CORSIA para el período 2024-2035 de la media de las emisiones de CO₂ de 2019 y 2020 al 85 % de las emisiones de CO₂ de 2019. La media de todas las emisiones de CO₂ notificadas en el período 2019-2020 fue de 435 859 594 toneladas. Las emisiones de CO₂ de 2019 ascendieron a 608 076 604 toneladas, siendo el 85 % de esta cifra 516 865 113 toneladas. Sin embargo, el valor de referencia real que la OACI utiliza para calcular el factor de crecimiento del sector se determina utilizando un subconjunto de emisiones de CO₂ que únicamente tiene en cuenta las emisiones en rutas sujetas a requisitos de compensación. Para el subconjunto de todos los pares de Estados sujetos a requisitos de compensación en el año 2021, la media de las emisiones de CO₂ de 2019 y 2020 no está publicada por la OACI, sino que se estima en 245 millones de toneladas, y las emisiones de CO₂ de 2019 fueron de 341 380 188 toneladas, cuyo 85 % representa 290 173 160 toneladas. Para todos los pares de Estados que se espera que estén sujetos a requisitos de compensación en el año 2027, la media de emisiones de CO₂ del período 2019-2020 se estima en unos 373 millones de toneladas, mientras que el 85 % de las emisiones de CO₂ de 2019 correspondientes se estima en unos 439 millones de toneladas.
- (33) A fin de garantizar condiciones uniformes para el establecimiento de una lista de Estados que se considera que aplican el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE, 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.
- (34) La transición del sector de la aviación hacia una aviación sostenible debe tener en cuenta la dimensión social del sector y su competitividad, a fin de garantizar que dicha transición sea socialmente justa y proporcione formación, reciclaje profesional y mejora de las capacidades a los trabajadores. La Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de esta Directiva y su impacto social en el sector de la aviación.
- (35) Los vuelos que cubren 1 000 kilómetros o menos generan entre el 6 y el 9 % del total de emisiones de CO₂ de la aviación. La Comisión debe presentar un informe sobre las medidas para promover una transferencia modal hacia modos de transporte alternativos y más sostenibles, a la espera de los avances tecnológicos y la disponibilidad de combustibles de aviación y aeronaves de emisión cero.
- (36) Si bien el RCDE de la UE se ha aplicado a los vuelos desde 2012, el conjunto de medidas «Objetivo 55» incluye medidas adicionales que, junto con el RCDE de la UE, podrían tener efectos acumulativos en el sector. Con el fin de salvaguardar la conectividad aérea de los vuelos que prestan servicio a regiones insulares o a aeropuertos pequeños, el mecanismo en virtud de la presente Directiva concebido para compensar la diferencia de precio restante entre los combustibles fósiles y sus alternativas, debe limitar los efectos adversos en la conectividad aérea y mitigar el riesgo de fuga de carbono. A más tardar en 2026, la Comisión debe presentar un informe sobre los posibles efectos en la conectividad aérea.
- (37) El factor de emisión del queroseno de aviación (Jet-A1 o Jet-A) en el marco del RCDE de la UE debe armonizarse con el factor de emisión establecido para ese combustible en las normas y métodos recomendados del CORSIA. No se debe introducir ningún cambio en los niveles de asignación como consecuencia del aumento del factor de emisión del queroseno de aviación, ya que como consecuencia de la presente Directiva la asignación gratuita para la aviación es objeto de una eliminación gradual, a favor de la subasta para lograr una mayor reducción de las emisiones.

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) n.º 389/2013 de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, por el que se establece el Registro de la Unión de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Decisiones n.º 280/2004/CE y n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 920/2010 y n.º 1193/2011 de la Comisión (DO L 122 de 3.5.2013, p. 1).

- (38) Debe considerarse que los combustibles renovables de origen no biológico que utilicen hidrógeno procedente de fuentes renovables, de conformidad con el artículo 25 de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾, producen emisiones nulas para los operadores de aeronaves que los utilizan hasta que se establezcan las normas detalladas para su adecuada contabilización en virtud de la presente Directiva.
- (39) A fin de establecer normas detalladas para el cálculo anual de la diferencia de coste entre el queroseno fósil y los combustibles admisibles con arreglo a un reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible, para la asignación de derechos de emisión para el uso de dichos combustibles admisibles, y para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero ahorradas como consecuencia del uso de tales combustibles admisibles, así como de establecer las modalidades para tener en cuenta los incentivos basados en el precio del carbono y en los niveles mínimos armonizados de imposición de los combustibles fósiles, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE. Deben además delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE a fin de fijar mecanismos concretos para la subasta por parte de los Estados miembros de los derechos de emisión del sector de la aviación, incluidos los mecanismos concretos para la subasta que sean necesarios para transferir una parte de los ingresos procedentes de dicha subasta al presupuesto general de la Unión como recursos propios. 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, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación ⁽¹⁵⁾. 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.
- (40) Debe prestarse especial atención al fomento de la accesibilidad para las regiones ultraperiféricas de la Unión. Por consiguiente, debe establecerse una excepción temporal al RCDE de la UE hasta el 31 de diciembre de 2030 respecto de 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 fuera de dicha región ultraperiférica a fin de dar respuesta a las necesidades más acuciantes de los residentes en términos de empleo, educación y otras oportunidades. Por las mismas razones, dicha excepción debe cubrir los vuelos entre aeródromos situados en la misma región ultraperiférica o en diferentes regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro.
- (41) La Decisión (UE) 2023/136 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁶⁾ ha de aplicarse a la notificación a los operadores de aeronaves que deben efectuar los Estados miembros a más tardar el 30 de noviembre de 2023 en virtud de la Directiva 2003/87/CE, siempre que el factor de crecimiento del sector para las emisiones de 2022, que debe publicar la OACI, sea igual a cero.
- (42) 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 implantar 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 Unión, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, entre otras cosas, a través del Programa Marco de Investigación e Innovación Horizonte Europa, que ofrece una financiación considerable y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE de la UE.
- (43) El Fondo de Innovación establecido por la Directiva 2003/87/CE ha de apoyar la investigación, el desarrollo y la implantación de soluciones de descarbonización, incluidas las tecnologías de emisión cero, y reducir el impacto climático y medioambiental del sector de la aviación. También ha de apoyar la electrificación y las medidas para reducir el impacto global de la aviación.

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

⁽¹⁵⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁶⁾ Decisión (UE) 2023/136 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2023, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que se refiere a la notificación de compensaciones con respecto a una medida de mercado mundial para operadores de aeronaves establecidos en la Unión (DO L 19 de 20.1.2023, p. 1).

- (44) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la contribución de la aviación al objetivo de reducción de emisiones a escala de la economía de la Unión y aplicar adecuadamente el CORSIA en el Derecho de la Unión, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones 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.
- (45) Dada la necesidad de una acción urgente por el clima y de que todos los sectores contribuyan de forma eficiente a la reducción de emisiones, los Estados miembros deben transponer la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2023.
- (46) La simplificación de los procedimientos administrativos y su adaptación a las mejores prácticas reducirían al mínimo la carga administrativa.
- (47) Por lo tanto, procede modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE

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

1) En el artículo 3 se añade la letra siguiente:

- «v) “efectos de la aviación no derivados del CO₂”: los efectos en el clima derivados de la liberación, al quemar combustible, de óxidos de nitrógeno (NO_x), partículas de hollín y especies oxidadas de azufre, así como los efectos derivados del vapor de agua, en particular las estelas de condensación, procedentes de una aeronave que realice una actividad de aviación que figure en el anexo I;».

2) El artículo 3 *quater* se modifica como sigue:

- a) se suprime el apartado 2;
- b) se añaden los apartados 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 enumeradas en el anexo I en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal a que se refiere el artículo 9, y publicará dicha cantidad, así como la cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita que habría habido en 2024 conforme a las normas sobre la asignación gratuita que estuvieran vigentes antes de las modificaciones introducidas por la Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

6. Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030, se reservará de forma transparente, igualitaria y no discriminatoria, con respecto a los operadores de aeronaves comerciales, un máximo de 20 millones de la cantidad total de derechos de emisión a que se refiere el apartado 5 para el uso de combustibles de aviación sostenibles y de otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles que un reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible incluya en el cómputo para alcanzar el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles que deba contener con arreglo a dicho reglamento el combustible de aviación puesto a disposición de operadores de aeronaves en aeropuertos de la Unión por proveedores de combustible de aviación, para los vuelos subsónicos para los que deban entregarse derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, de la presente Directiva. En caso de que, en un aeropuerto, un combustible de aviación admisible no pueda atribuirse físicamente a un vuelo específico, los derechos de emisión reservados en virtud del presente párrafo estarán disponibles para los combustibles de aviación admisibles abastecidos en dicho aeropuerto en proporción a las emisiones de los vuelos del operador de aeronaves desde ese aeropuerto para los que deban entregarse derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, de la presente Directiva.

Los Estados miembros asignarán los derechos de emisión reservados en virtud del párrafo primero del presente apartado para cubrir parte o la totalidad de la diferencia de precio entre el uso de queroseno fósil y el uso de los combustibles de aviación admisibles pertinentes, teniendo en cuenta los incentivos basados en el precio del carbono y en los niveles mínimos armonizados de imposición sobre los combustibles fósiles. Al calcular dicha diferencia de precio, la Comisión tendrá en cuenta el informe técnico publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea con arreglo a un reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible. Los Estados miembros garantizarán la visibilidad de la financiación en virtud del presente apartado de una forma correspondiente a los requisitos del artículo 30 *quaterdecies*, apartado 1, letras a) y b), de la presente Directiva.

Los derechos de emisión asignados en virtud del presente apartado comprenderán:

- a) el 70 % de la diferencia de precio restante entre el uso de queroseno fósil y de hidrógeno procedente de fuentes de energía renovables, y de los biocarburantes avanzados, tal y como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), para los cuales el factor de emisión es cero con arreglo al anexo IV o al acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 14 de la presente Directiva;
- b) el 95 % de la diferencia de precio restante entre el uso de queroseno fósil y combustibles renovables de origen no biológico conformes con el artículo 25 de la Directiva (UE) 2018/2001, utilizados en la aviación, para los cuales el factor de emisión es cero con arreglo al anexo IV o al acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 14 de la presente Directiva;
- c) el 100 % de la diferencia de precio restante entre el uso de queroseno fósil y cualquier combustible de aviación admisible no derivado de los combustibles fósiles contemplados en el párrafo primero del presente apartado, en aeropuertos situados en islas menores de 10 000 km² y sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente, en aeropuertos que no sean lo suficientemente grandes como para ser definidos como aeropuertos de la Unión de conformidad con un reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible, y en aeropuertos situados en regiones ultraperiféricas;
- d) en casos distintos a los contemplados en las letras a), b) y c), el 50 % de la diferencia de precio restante entre el uso de queroseno fósil y cualquier combustible de aviación admisible que no derive de combustibles fósiles contemplados en el párrafo primero del presente apartado.

La asignación de los derechos de emisión con arreglo al presente apartado podrá tener en cuenta la posible ayuda de otros regímenes a nivel nacional.

Los operadores de aeronaves comerciales podrán solicitar, con carácter anual, una asignación de derechos de emisión basada en la cantidad de cada combustible de aviación admisible a que se refiere el presente apartado que se haya utilizado en vuelos para los que haya que entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030, salvo los vuelos para los que se considere cumplido ese requisito de conformidad con el artículo 28 bis, apartado 1. Si, para un año determinado, la demanda de derechos de emisión para el uso de dichos combustibles es superior a la disponibilidad de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión para ese año se reducirá uniformemente para todos los operadores de aeronaves interesados.

La Comisión publicará anualmente en el *Diario Oficial de la Unión Europea* información detallada sobre la diferencia media del coste relativa al año anterior entre el queroseno fósil, teniendo en cuenta los incentivos basados en el precio del carbono y en los niveles mínimos armonizados de imposición sobre los combustibles fósiles, y los combustibles de aviación admisibles pertinentes.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva mediante el establecimiento de normas detalladas para el cálculo anual de la diferencia de coste a que se refiere el párrafo sexto de presente apartado, para la asignación de derechos de emisión para el uso de los combustibles indicados en el párrafo primero del presente apartado y para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero ahorradas como consecuencia del uso de combustibles notificados en virtud del acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 14, apartado 1, y mediante el establecimiento de las modalidades para tener en cuenta los incentivos basados en el precio del carbono y en los niveles mínimos armonizados de imposición de los combustibles fósiles.

A más tardar el 1 de enero de 2028, la Comisión llevará a cabo una evaluación de la aplicación del presente apartado y presentará en tiempo oportuno los resultados de dicha evaluación en un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. El informe podrá ir acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para asignar una cantidad máxima y limitada en el tiempo de derechos de emisión hasta el 31 de diciembre de 2034 para seguir incentivando la utilización de los combustibles indicados en el párrafo primero del presente apartado, en particular el uso de combustibles renovables de origen no biológico conformes con el artículo 25 de la Directiva (UE) 2018/2001, utilizados en la aviación, para los cuales el factor de emisión es cero con arreglo al anexo IV o al acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 14 de la presente Directiva.

A partir del 1 de enero de 2028, la Comisión evaluará la aplicación del presente apartado en el informe anual que debe presentar con arreglo al artículo 10, apartado 5.

7. 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, y que no eran objeto del RCDE de la 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 sido objeto del RCDE de la UE en ese año, menos el factor de reducción lineal a que se refiere el artículo 9.

8. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, 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 liberadas hasta el 31 de diciembre de 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, incluido otro aeródromo situado en la misma región ultraperiférica o en otra región ultraperiférica del mismo Estado miembro.

(*) 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).

(**) Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).».

3) El artículo 3 *quinquies* se modifica como sigue:

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

«1. En los años 2024 y 2025 se subastará el 15 % de los derechos de emisión a que se refieren el artículo 3 *quater*, apartados 5 y 7, así como en 2024 el 25 % y en 2025 el 50 %, respectivamente, del 85 % restante de esos derechos de emisión, con respecto a la que se habría realizado una asignación gratuita, exceptuadas las cantidades de derechos de emisión a que se refieren el artículo 3 *quater*, apartado 6, y el artículo 10 *bis*, apartado 8, párrafo cuarto. El resto de los derechos de emisión para esos años se asignará gratuitamente.

A partir del 1 de enero de 2026 se subastará la totalidad de los derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año, salvo la cantidad de derechos de emisión a los que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 6, y el artículo 10 *bis*, apartado 8, párrafo cuarto.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis*. 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 correspondientes a 2023. Dicho cálculo también tendrá en cuenta las emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en relación con los vuelos a los que se aplique el RCDE de la UE únicamente a partir del 1 de enero de 2024. A más tardar el 30 de junio del año correspondiente, las autoridades competentes expedirán los derechos de emisión asignados gratuitamente para ese año.»;

c) se suprime el apartado 2;

d) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. 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 para 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 y 1 *bis*, incluidos los mecanismos concretos para la subasta que sean necesarios para transferir una parte de los ingresos procedentes de dicha subasta al presupuesto general de la Unión como recursos propios en virtud del artículo 311, párrafo tercero, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). La cantidad de derechos de emisión que sean subastados en cada período por cada Estado miembro será proporcional a su parte del total de las emisiones de la aviación atribuidas a todos los Estados miembros para el año de referencia, notificadas de conformidad con el artículo 14, apartado 3, y verificadas de conformidad con el artículo 15. Para cada período a que se refiere el artículo 13, el año de referencia será el año natural que finalice veinticuatro meses antes del inicio del período a que se refiere la subasta. Los actos delegados garantizarán que se respeten los principios establecidos en el artículo 10, apartado 4, párrafo primero.

4. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión contempladas en este capítulo, exceptuados los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE y consignados en el presupuesto general de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión o el valor equivalente de dichos ingresos de conformidad con el artículo 10, apartado 3, de la presente Directiva.»

4) Se suprimen los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*.

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

a) los apartados 1, 2 y 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 de cancelar unidades con respecto a la cantidad notificada con arreglo al artículo 12, apartado 6, tal como establece el artículo 12, apartado 9:

- 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 por las partes en acuerdos 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 Estado que es Parte en el Acuerdo de París en el momento de la utilización;
- b) proceden de un Estado 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 de la OACI (CORSIA, por sus siglas en inglés). Esta condición no se aplicará a las emisiones liberadas antes de 2027, ni a los países menos adelantados o los pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, excepto en el caso de los Estados 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 detallados para los mecanismos a que se refiere el párrafo primero del presente apartado, que podrán incluir requisitos de notificación y registro, así como para la enumeración de los Estados o programas que apliquen dichos mecanismos. Tales mecanismos tendrán en cuenta las flexibilidades concedidas a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo de conformidad con el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»;

b) se suprime el apartado 4;

c) se añade el apartado siguiente:

«8. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se indiquen las unidades que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles y que cumplan las condiciones fijadas en los apartados 2 y 3 del presente artículo. La Comisión adoptará también actos de ejecución para actualizar dicha lista según proceda. Dichos actos de ejecución se adoptarán 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 fijada en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 8 del presente artículo, los Estados miembros calcularán cada año los requisitos de compensación correspondiente al año natural anterior en lo que respecta a los vuelos con origen o destino en Estados que figuran en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 bis, apartado 3, o a los vuelos entre ellos, y en lo que respecta a los vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los Estados que figuran en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 bis, apartado 3, y, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, informarán a los operadores de aeronaves.

De conformidad con la metodología fijada en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 8 del presente artículo, los Estados miembros también calcularán los requisitos totales finales de compensación para un período de cumplimiento del CORSIA determinado y, a más tardar el 30 de noviembre del año siguiente al último año del período de cumplimiento del CORSIA pertinente, informarán de dichos requisitos a los operadores de aeronaves que cumplan las condiciones establecidas en el párrafo tercero del presente apartado.

Los Estados miembros informarán del nivel de compensación a los 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, y
- b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aviones 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 2021.

A los efectos del párrafo primero, letra b), no se tendrán en cuenta las emisiones de CO₂ de los tipos de vuelos siguientes:

- i) vuelos de Estado,
- ii) vuelos humanitarios,
- iii) vuelos médicos,
- iv) vuelos militares,
- v) vuelos de extinción de incendios,
- vi) vuelos anteriores o posteriores a un vuelo humanitario, médico o de extinción de incendios, siempre que se realicen con la misma aeronave y sean necesarios para llevar a cabo las correspondientes actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios, o para reposicionar la aeronave después de dichas actividades para su siguiente actividad.»;

b) se añaden los apartados siguientes:

«8. El cálculo de los requisitos de compensación contemplados en el apartado 6 del presente artículo a los efectos del CORSIA se efectuará de conformidad con una metodología que será especificada por la Comisión en lo que respecta a los vuelos con origen o destino en Estados que figuran en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 bis, apartado 3, o a los vuelos entre ellos, así como a los vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los Estados que figuran en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 bis, apartado 3.

La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se especifique la metodología para el cálculo de los requisitos de compensación para los operadores de aeronaves a que se refiere el párrafo primero del presente apartado.

Dichos actos de ejecución detallarán en particular la aplicación de los requisitos que se deriven de las disposiciones pertinentes de la presente Directiva, en particular los artículos 3 *quater*, 11 *bis*, 12 y 25 *bis*, y en la medida de lo posible a la luz de las disposiciones pertinentes de la presente Directiva, de las normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente para el CORSIA (“normas y métodos recomendados del CORSIA”).

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2. El primero de estos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 30 de junio de 2024.

9. 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, de conformidad con el apartado 6, con respecto al período de cumplimiento del CORSIA pertinente. La cancelación tendrá lugar a más tardar el 31 de enero de 2025 para las emisiones del período 2021-2023 y a más tardar el 31 de enero de 2028 para las emisiones del período 2024-2026.».

7) En el artículo 14 se añaden los apartados siguientes:

«5. Los operadores de aeronaves informarán una vez al año sobre los efectos de la aviación no derivados del CO₂ que se produzcan a partir del 1 de enero de 2025. A tal fin, la Comisión adoptará, a más tardar el 31 de agosto de 2024, un acto de ejecución con arreglo al apartado 1 a fin de incluir los efectos de la aviación no derivados del CO₂ en un marco de seguimiento, notificación y verificación. Dicho marco de seguimiento, notificación y verificación incluirá, como mínimo, los datos disponibles sobre la trayectoria tridimensional de la aeronave, así como la humedad y la temperatura ambiente, al objeto de permitir estimar por vuelo las emisiones en términos de CO₂ equivalente. La Comisión garantizará, en función de los recursos disponibles, la disponibilidad de herramientas para facilitar y, en la medida de lo posible, automatizar el seguimiento, la notificación y la verificación a fin de minimizar cualquier carga administrativa.

A partir del 1 de enero de 2025, los Estados miembros garantizarán que cada operador de aeronaves supervise y notifique los efectos no derivados del CO₂ de cada aeronave que opere durante cada año natural a la autoridad competente una vez finalizado ese año, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el apartado 1.

La Comisión presentará anualmente a partir de 2026, como parte del informe a que se refiere el artículo 10, apartado 5, un informe sobre los resultados de la aplicación del marco de seguimiento, notificación y verificación a que se refiere el párrafo primero del presente apartado.

A más tardar el 31 de diciembre de 2027, sobre la base de los resultados de la aplicación del marco de seguimiento, notificación y verificación de los efectos de la aviación no derivados del CO₂, la Comisión presentará un informe y, en su caso y tras haber realizado una evaluación de impacto, una propuesta legislativa para mitigar los efectos de la aviación no derivados del CO₂ mediante la ampliación del ámbito de aplicación del RCDE de la UE a fin de incluir los efectos de la aviación no derivados del CO₂.

6. La Comisión publicará, como mínimo, los siguientes datos anuales agregados relacionados con las emisiones procedentes de las actividades de aviación notificadas a los Estados miembros o transmitidas a la Comisión de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión (*) y el artículo 7 del Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión (**), a más tardar tres meses después de la fecha límite de notificación correspondiente y de manera comprensible para el usuario:

a) por par de aeródromos dentro del EEE:

- i) emisiones de todos los vuelos,
- ii) número total de vuelos,
- iii) número total de pasajeros,
- iv) tipos de aeronaves;

b) por operador de aeronaves:

- i) datos sobre las emisiones de vuelos dentro del EEE, vuelos con origen en el EEE, vuelos con destino en el EEE y vuelos entre dos terceros países, desglosados por par de Estados, y datos sobre las emisiones sujetas a la obligación de cancelar unidades de emisión admisibles en el CORSIA,
- ii) el importe de los requisitos de compensación calculado de conformidad con el artículo 12, apartado 8,
- iii) la cantidad y el tipo de créditos con arreglo al artículo 11 *bis* utilizados para cumplir con los requisitos de compensación de los operadores de aeronaves a que se refiere el inciso ii) de la presente letra,
- iv) la cantidad y el tipo de combustibles utilizados para los que el factor de emisión es cero en virtud de la presente Directiva o que faculten al operador de aeronaves a recibir derechos de emisión con arreglo al artículo 3 *quater*, apartado 6.

A efectos del párrafo primero, letras a) y b), en circunstancias específicas en que un operador de aeronaves opere en un número muy limitado de pares de aeródromos o en un número muy limitado de pares de Estados que estén sujetos a requisitos de compensación o en un número muy limitado de pares de Estados que no estén sujetos a requisitos de compensación, dicho operador de aeronaves podrá solicitar al Estado miembro responsable de la gestión que no se divulguen esos datos a escala de operador de aeronaves, explicando la razón por la que se consideraría que la divulgación daña sus intereses comerciales. Sobre la base de esta solicitud, el Estado miembro responsable de la gestión podrá solicitar a la Comisión la publicación de dichos datos a un nivel superior de agregación. La Comisión tomará una decisión sobre la solicitud.

(*) 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).

(**) 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).».

8) El artículo 18 *bis* se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cuando, en el transcurso de los dos primeros años de un período contemplado en el artículo 13, ninguna de las emisiones de la aviación atribuidas procedentes de los vuelos operados por un operador de aeronaves a que se refiere la letra b) del apartado 1 del presente artículo esté atribuida a su Estado miembro responsable de la gestión, el operador de aeronaves deberá ser transferido a otro Estado miembro responsable de la gestión en relación con el próximo período. El nuevo Estado miembro responsable de la gestión será el Estado miembro para el que se hayan calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas, procedentes de los vuelos operados por dicho operador de aeronaves durante los dos primeros años del período anterior.»;

b) en el 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; cuando un operador de aeronaves no haya realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I durante los cuatro años naturales consecutivos anteriores a la actualización de la lista, dicho operador no será incluido en la lista.».

9) El artículo 25 *bis* se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Unión y sus Estados miembros seguirán tratando de que se alcancen acuerdos sobre medidas globales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación que sean acordes con los objetivos del Reglamento (UE) 2021/1119 y del Acuerdo de París. A la luz de cualquiera de dichos acuerdos, la Comisión estudiará la necesidad de introducir modificaciones en la presente Directiva en lo que respecta a los operadores de aeronaves.»;

b) se añaden los apartados siguientes:

«3. La Comisión adoptará un acto de ejecución por el que se indicarán los Estados 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 del 85 % de las emisiones de 2019 para cada año a partir de 2024. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

4. En lo que respecta a las emisiones liberadas hasta el 31 de diciembre de 2026 en vuelos con destino u origen en los Estados que figuren en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, los operadores de aeronaves no estarán obligados a entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, en relación con dichas emisiones.

5. En lo que respecta a las emisiones liberadas hasta el 31 de diciembre de 2026 en vuelos entre el EEE y Estados que no figuren en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, distintos de los vuelos a Suiza y al Reino Unido, los operadores de aeronaves no estarán obligados a entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, en relación con dichas emisiones.

6. En lo que respecta a 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 que figuran en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, y de aquellos Estados cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión, los operadores de aeronaves no estarán obligados a entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, en relación con dichas emisiones.

7. Cuando la Comisión determine que existe una distorsión significativa de la competencia, como una distorsión causada por un tercer país que esté aplicando el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional o que no haga cumplir las disposiciones del CORSIA de igual modo a todos los operadores de aeronaves, que sea 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 adoptará actos de ejecución a fin de eximir a dichos operadores de aeronaves de los requisitos de compensación establecidos en el artículo 12, apartado 9, en relación con las emisiones de vuelos con origen o destino en dichos Estados. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 2.

8. Cuando 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, operen vuelos entre dos Estados distintos que figuren en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, incluidos los vuelos que tengan lugar entre Suiza, el Reino Unido y los Estados que figuren en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, y dichos Estados 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 de la 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 conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 2.».

10) Los artículos 28 bis y 28 ter se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 28 bis

Excepciones aplicables antes de la aplicación obligatoria de la medida de mercado mundial de la OACI

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, en el artículo 14, apartado 3, y en el artículo 16, los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichas disposiciones y no tomarán medidas contra los operadores de aeronaves con respecto a:

- a) todas las emisiones de vuelos con destino u origen en aeródromos situados en Estados no pertenecientes al EEE, a excepción de los vuelos con destino en aeródromos situados en el Reino Unido o Suiza, durante cada año natural a partir del 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2026, sin perjuicio de la revisión a que se refiere el artículo 28 ter;
- b) todas las emisiones de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica en el sentido del artículo 349 del TFUE y un aeródromo situado en otra región del EEE durante cada año natural a partir del 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2023, sin perjuicio de la revisión a que se refiere el artículo 28 ter.

A efectos de los artículos 11 bis, 12 y 14, las emisiones verificadas de vuelos distintos de los contemplados en el párrafo primero del presente apartado se considerarán emisiones verificadas del operador de aeronaves.

2. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, la cantidad de derechos de emisión que subastará cada Estado miembro respecto al período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2026 se reducirá para ajustarse a su parte de emisiones de la aviación atribuidas procedentes de vuelos a los que no se apliquen las excepciones contempladas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo.

3. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 3 *octies*, no se pedirá a los operadores de aeronaves que presenten planes de seguimiento en los que se establezcan medidas para vigilar y notificar las emisiones respecto de vuelos a los que se apliquen las excepciones contempladas en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo.

4. Como excepción a lo dispuesto en los artículos 3 *octies*, 12, 15 y 18 *bis*, cuando un operador de aeronaves tenga unas emisiones anuales totales inferiores a 25 000 toneladas de CO₂ o cuando sus emisiones anuales totales procedentes de vuelos distintos de los contemplados en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo sean inferiores a 3 000 toneladas de CO₂, sus emisiones se considerarán emisiones verificadas si se determinan mediante el instrumento para pequeños emisores aprobado por el Reglamento (UE) n.º 606/2010 de la Comisión (*) y alimentado por Eurocontrol con datos de su instrumento de apoyo al RCDE. Los Estados miembros podrán aplicar procedimientos simplificados para los operadores de aeronaves no comerciales siempre que dichos procedimientos no proporcionen menos exactitud de la que proporciona el instrumento para pequeños emisores.

5. El apartado 1 del presente artículo se aplicará a los países con los que se haya alcanzado un acuerdo en virtud de los artículos 25 o 25 *bis* solo de conformidad con los términos de dicho acuerdo.

Artículo 28 *ter*

Notificación y revisión por parte de la Comisión respecto de la aplicación de la medida de mercado mundial de la OACI

1. Antes del 1 de enero de 2027 y cada tres años a partir de esa fecha, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los avances realizados en las negociaciones de la OACI para aplicar la medida de mercado mundial que se haya de aplicar a las emisiones a partir de 2021, en particular en lo que respecta a:

- a) los instrumentos pertinentes de la OACI, entre los que se incluyen las normas y métodos recomendados, así como los avances en la aplicación de todos los elementos del conjunto de medidas de la OACI para cumplir el objetivo mundial ambicioso y a largo plazo adoptado por la 41.^a Asamblea de la OACI;
- b) las recomendaciones aprobadas por el Consejo de la OACI que sean pertinentes a efectos de la medida de mercado mundial, incluido cualquier posible cambio en las bases de referencia;
- c) la creación de un registro mundial;
- d) las medidas nacionales adoptadas por terceros países para implantar la medida de mercado mundial que haya de aplicarse a las emisiones a partir de 2021;
- e) el nivel de participación de terceros países en la compensación en virtud del CORSIA, incluidas las implicaciones de sus reservas en relación con dicha participación, y
- f) otras novedades internacionales pertinentes e instrumentos aplicables, así como avances en la reducción del impacto total de la aviación en el cambio climático.

En consonancia con el balance mundial del Acuerdo de París, la Comisión también informará de los esfuerzos para cumplir el objetivo mundial ambicioso y a largo plazo de reducción de las emisiones de CO₂ del sector de la aviación a cero para 2050, evaluados en consonancia con los criterios a que se refiere el párrafo primero, letras a) a f).

2. A más tardar el 1 de julio de 2026, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que evaluará la integridad medioambiental de la medida de mercado mundial de la OACI, incluidos su nivel de ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París, el nivel de participación en la compensación en virtud del CORSIA, su aplicabilidad, su 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 biocarburos. La Comisión publicará asimismo dicho informe a más tardar el 1 de julio de 2026.

3. El informe de la Comisión a que se refiere el apartado 2 irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva de un modo que sea coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París, el compromiso de la Unión para 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía y el objetivo de conseguir la neutralidad climática a más tardar en 2050, y con el fin de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción por el clima de la Unión. En su caso, una propuesta que acompañe al informe incluirá la aplicación del RCDE de la UE a los vuelos con origen en aeródromos situados en Estados del EEE y destino en aeródromos situados fuera del EEE a partir de enero de 2027 y excluirá a los vuelos con origen en aeródromos situados fuera del EEE, en caso de que el informe a que se refiere el apartado 2 muestre que:

- a) la Asamblea de la OACI, a más tardar el 31 de diciembre de 2025, no ha reforzado el CORSIA en consonancia con la consecución de su objetivo mundial ambicioso y a largo plazo de cumplir los objetivos del Acuerdo de París, o

- b) los Estados que figuran en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3, representan menos del 70 % de las emisiones de la aviación internacional utilizando los datos más recientes disponibles.

La propuesta que acompañe al informe también ofrecerá, en su caso, la posibilidad de que los operadores de aeronaves deduzcan cualquier coste soportado con la compensación del CORSIA en esas rutas, a fin de evitar la doble imposición. Si no se cumplen las condiciones a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), del presente apartado, la propuesta modificará la presente Directiva, según proceda, para seguir aplicando el RCDE de la UE únicamente a los vuelos dentro del EEE, a los vuelos con destino a Suiza y al Reino Unido, y a los vuelos con destino a Estados que no figuran en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3.

(*) Reglamento (UE) n.º 606/2010 de la Comisión, de 9 de julio de 2010, relativo a la aprobación de un instrumento simplificado elaborado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) para calcular el consumo de combustible de algunos operadores de aeronaves que son pequeños emisores (DO L 175 de 10.7.2010, p. 25).».

- 11) En el artículo 30 se añade el apartado siguiente:

«8. En 2026, la Comisión incluirá los siguientes elementos en el informe contemplado en el artículo 10, apartado 5:

- a) una evaluación de las repercusiones medioambientales y climáticas de los vuelos de menos de 1 000 km y una reflexión sobre las opciones para reducir dichas repercusiones, incluido un examen de los modos alternativos de transporte público disponibles y el aumento del uso de combustibles de aviación sostenibles;
- b) una evaluación de las repercusiones medioambientales y climáticas de los vuelos efectuados por los operadores exentos en virtud de las letras h) o k) del epígrafe “Aviación” de la columna “Actividades” del cuadro del anexo I, y reflexiones sobre las opciones para reducir dichas repercusiones;
- c) una evaluación de las repercusiones sociales de la presente Directiva en el sector de la aviación, también en sus trabajadores y en los costes del transporte aéreo, y
- d) una evaluación de la conectividad aérea de las islas y los territorios remotos, incluida una reflexión sobre la competitividad y la fuga de carbono, así como las repercusiones medioambientales y climáticas.

El informe contemplado en el artículo 10, apartado 5, también se tendrá en cuenta, cuando proceda, para la futura revisión de la presente Directiva.».

- 12) Los anexos I y IV se modifican de conformidad con el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

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

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***Entrada en vigor**

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

*Artículo 4***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 10 de mayo de 2023.

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta
R. METSOLA

Por el Consejo
La Presidenta
J. ROSWALL

ANEXO

- 1) En la columna «Actividades» del cuadro del anexo I de la Directiva 2003/87/CE, el epígrafe «Aviación» se modifica como sigue:
 - a) después del párrafo primero se inserta el texto siguiente:

«Vuelos entre aeródromos situados en dos Estados distintos que figuran en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3, y vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los Estados que figuran en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3, y, a efectos del artículo 12, apartados 6 y 8, y del artículo 28 quater, cualquier otro vuelo entre aeródromos situados en dos terceros países distintos 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, y
 - b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el presente anexo, 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 2021; a los efectos de la presente letra, 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,
 - vi) vuelos anteriores o posteriores a un vuelo humanitario, médico o de extinción de incendios, siempre que se realicen con la misma aeronave y sean necesarios para llevar a cabo las correspondientes actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios, o para reposicionar la aeronave después de dichas actividades para su siguiente actividad.»;
 - b) en el inciso i), la cifra «30 000» se sustituye por la cifra «50 000».
 - 2) En el anexo IV, parte B, de la Directiva 2003/87/CE, la sección «Seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono» se modifica como sigue:
 - a) al final del párrafo cuarto se añade la frase siguiente:

«El factor de emisión del queroseno de aviación (Jet-A1 o Jet-A) será de 3,16 (t CO₂/t de combustible).»;
 - b) después del párrafo cuarto se inserta el párrafo siguiente:

«Las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico que utilicen hidrógeno procedente de fuentes renovables de conformidad con el artículo 25 de la Directiva (UE) 2018/2001 se calificarán de cero emisiones para los operadores de aeronaves que los utilicen hasta que se adopte el acto de ejecución a que se refiere el artículo 14, apartado 1, de la presente Directiva.».
-