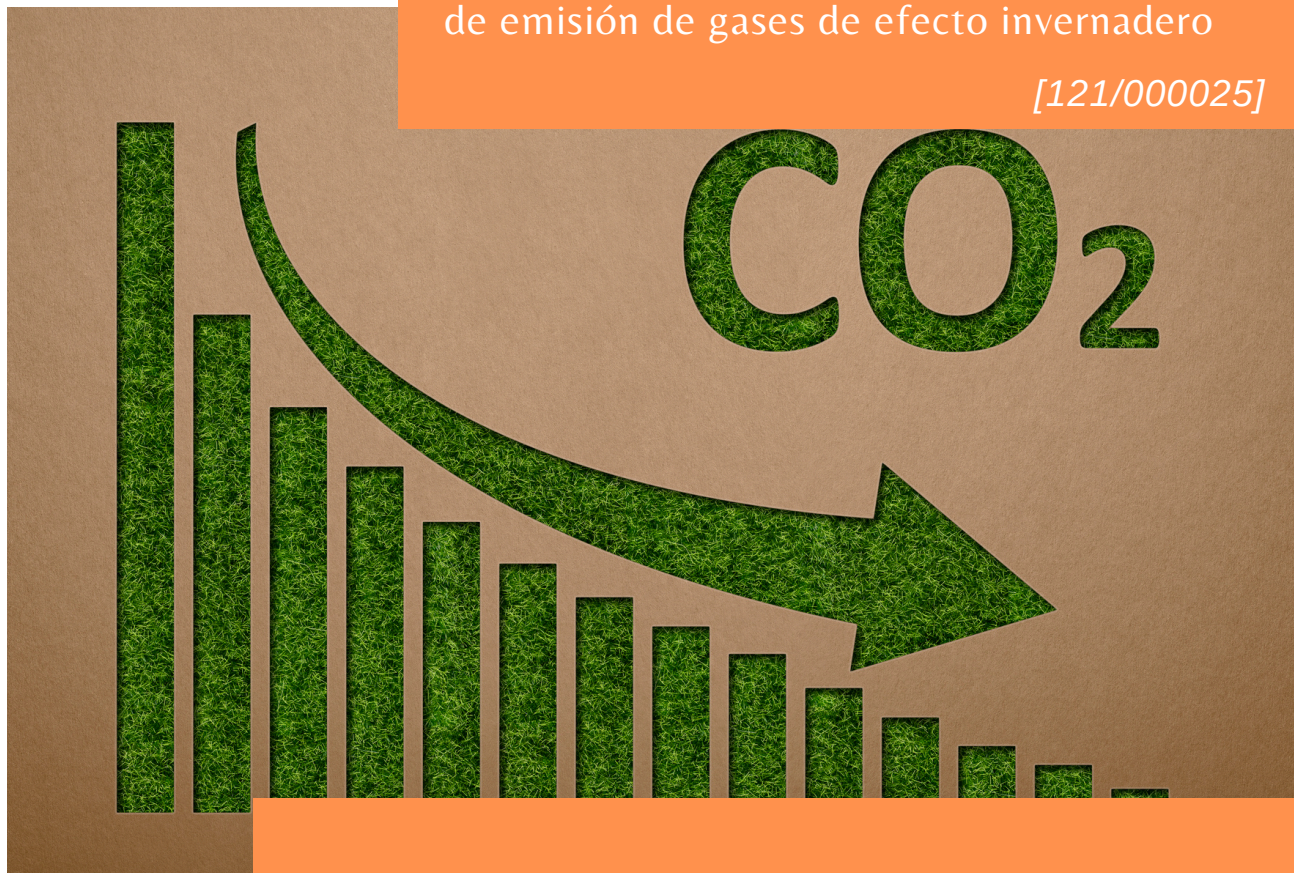


Departamento de Documentación

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero

[121/000025]



DIRECTIVAS QUE SE TRANSPONEN



Directivas que se transponen

- **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
- **2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 10 de mayo de 2023, que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión

# 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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>. 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 <sup>(6)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> DO C 152 de 6.4.2022, p. 152.

<sup>(2)</sup> DO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (3) La aviación genera entre el 2 y 3 % de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y el impacto global de la aviación sobre el cambio climático es, como mínimo, dos veces superior al de su impacto derivado exclusivamente del CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, la aviación afecta al clima a través de emisiones distintas del CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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<sup>(10)</sup>- obligó a la Comisión a presentar un análisis actualizado de los efectos de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de las actividades de aviación son al menos igual de significativos, en total, que los del CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>. 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.

<sup>(10)</sup> 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 <sup>(11)</sup>.
- (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.

<sup>(11)</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 <sup>(12)</sup>, 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

<sup>(12)</sup> 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 <sup>(13)</sup>.
- (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 CO<sub>2</sub> de 2019 y 2020 al 85 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> de 2019. La media de todas las emisiones de CO<sub>2</sub> notificadas en el período 2019-2020 fue de 435 859 594 toneladas. Las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de 2019 y 2020 no está publicada por la OACI, sino que se estima en 245 millones de toneladas, y las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> del período 2019-2020 se estima en unos 373 millones de toneladas, mientras que el 85 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

<sup>(13)</sup> 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 <sup>(14)</sup>, 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 <sup>(15)</sup>. 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 <sup>(16)</sup> 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.

<sup>(14)</sup> 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).

<sup>(15)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(16)</sup> 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 CO<sub>2</sub>”: los efectos en el clima derivados de la liberación, al quemar combustible, de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), 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 km<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> mediante la ampliación del ámbito de aplicación del RCDE de la UE a fin de incluir los efectos de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub>.

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 alEEE, 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 delEEE 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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.<sup>a</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/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.».
-

**DIRECTIVA (UE) 2023/959 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 10 de mayo de 2023****que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión****(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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo de París <sup>(4)</sup>, 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 mundial muy por debajo de 2 °C en relación con 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 los efectos del cambio climático serían mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C que con un aumento de 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.
- (2) La necesidad urgente de mantener vivo el objetivo del Acuerdo de París de 1,5 °C ha cobrado mayor importancia a raíz de las conclusiones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático en su sexto informe de evaluación, según las cuales el calentamiento global únicamente puede limitarse a 1,5 °C si se emprenden inmediatamente reducciones fuertes y sostenidas de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero en este decenio.
- (3) 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 sobre el «Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Pacto Verde Europeo»).
- (4) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento centrada en transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en la utilización de recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado de la utilización de los recursos. Ese Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Esta transición afecta de manera diferente a los trabajadores de distintos sectores. Al mismo tiempo, dicha transición tiene aspectos de igualdad de género, así como un efecto concreto sobre algunos colectivos desfavorecidos y

<sup>(1)</sup> DO C 152 de 6.4.2022, p. 175.

<sup>(2)</sup> DO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

vulnerables, como las personas mayores, las personas con discapacidad, las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas y las personas y los hogares con ingresos bajos y medios. Asimismo, impone mayores desafíos a determinadas regiones, en particular a las estructuralmente desfavorecidas y a las periféricas, así como a las islas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

- (5) El 17 de diciembre de 2020, la Unión presentó su contribución determinada a nivel nacional (CDN) a la CMNUCC, tras su aprobación por el Consejo. La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup>, en su versión modificada, entre otros actos legislativos, por la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(6)</sup>, es uno de los instrumentos citados, sujeto a revisión a la luz del objetivo reforzado para 2030, en la descripción general del objetivo que figura en el anexo de tal contribución. El Consejo, en sus Conclusiones de 24 de octubre de 2022, declaró que está dispuesto a actualizar, tan pronto como sea posible tras las conclusiones de las negociaciones sobre los elementos esenciales del conjunto de medidas «Objetivo 55» y según proceda, las CDN de la Unión y sus Estados miembros, en consonancia con el apartado 29 del Pacto por el Clima de Glasgow, para tener en cuenta la forma en que el resultado final de los elementos esenciales del conjunto de medidas «Objetivo 55» permite realizar el objetivo principal de la Unión acordado por el Consejo Europeo en diciembre de 2020. Dado que el régimen de comercio de derechos de emisión en la Unión (en lo sucesivo, «RCDE de la UE»), establecido por la Directiva 2003/87/CE, es una piedra angular de la política climática de la Unión y su instrumento clave para reducir con eficiencia de costes las emisiones de gases de efecto invernadero, las modificaciones de la Directiva 2003/87/CE adoptadas mediante la presente Directiva, también en relación con su ámbito de aplicación, forman parte de los elementos esenciales del conjunto de medidas «Objetivo 55».
- (6) La necesidad y el valor de cumplir el Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud, las condiciones de vida y de trabajo, y el bienestar de los ciudadanos de la Unión. Dichas repercusiones han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía necesitan mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenir o mitigar los efectos de las perturbaciones externas de una forma que sea justa y dé lugar a que no deje a nadie atrás, incluidas las personas en riesgo de pobreza energética. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático.
- (7) La Unión se comprometió a reducir, a más tardar en 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en un 55 % como mínimo con respecto a los niveles de 1990 en la CDN actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.
- (8) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(7)</sup>, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha. Dicho Reglamento establece también un objetivo vinculante de la Unión de una reducción interna de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030 y establece que la Comisión ha de esforzarse por ajustar todos los futuros proyectos de medidas o propuestas legislativas, incluidas las propuestas presupuestarias, a los objetivos de dicho Reglamento y, en caso de no ajustarse a ellos, expondrá las razones de dicha falta de adaptación como parte de la evaluación de impacto que acompaña a dichas propuestas.
- (9) Para llevar a cabo las reducciones de emisiones establecidas en el Reglamento (UE) 2021/1119, es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. Por lo tanto, la aspiración del RCDE de la UE debe ajustarse para que esté en consonancia con el objetivo de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, así como con el objetivo de neutralidad climática de la Unión a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de entonces, como se establece en el Reglamento (UE) 2021/1119.

<sup>(5)</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).

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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).

- (10) El RCDE de la UE debe incentivar la producción de instalaciones que reduzcan parcialmente o eliminen totalmente las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, la descripción de algunas categorías de actividades que figura en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE debe modificarse para garantizar que las instalaciones que realicen una de las actividades enumeradas en dicho anexo y que cumplan el umbral de capacidad relacionado con la misma actividad, pero que no emitan gases de efecto invernadero, estén incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE y, por tanto, garanticen que exista una igualdad de trato entre las instalaciones en los sectores afectados. Además, la asignación gratuita para la fabricación de un producto debe tener en cuenta, como principios rectores, el potencial de uso circular de los materiales y el hecho de que los parámetros de referencia deban ser independientes de la materia prima o del tipo de proceso de producción, cuando los procesos de producción tengan la misma finalidad. Por consiguiente, es necesario modificar la definición de los productos y de los procesos y emisiones incluidos en el caso de algunos parámetros de referencia a fin de garantizar la igualdad de condiciones para las instalaciones que usen nuevas tecnologías que reduzcan parcialmente o eliminen totalmente las emisiones de gases de efecto invernadero e instalaciones que usen tecnologías existentes. Sin perjuicio de dichos principios rectores, los parámetros de referencia revisados para el período de 2026 a 2030 deben seguir diferenciando entre la producción primaria y secundaria de acero y aluminio. También es necesario desvincular la actualización de los valores de los parámetros de referencia para las refinerías y para el hidrógeno a fin de reflejar la creciente importancia de la producción de hidrógeno, incluido el hidrógeno limpio, fuera del sector de las refinerías.
- (11) Tras la modificación de las definiciones de los productos y de los procesos y emisiones incluidos en el caso de algunos parámetros de referencia, es necesario garantizar que los productores no reciban una doble compensación por las mismas emisiones, a saber, mediante la asignación gratuita al mismo tiempo que mediante la compensación de los costes indirectos, y ajustar en consecuencia las medidas financieras para compensar los costes indirectos repercutidos en los precios de la electricidad.
- (12) La Directiva 96/61/CE del Consejo <sup>(8)</sup> fue derogada por la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(9)</sup>. Las referencias a la Directiva 96/61/CE en el artículo 2 de la Directiva 2003/87/CE y en su anexo IV deben actualizarse en consecuencia. Dada la necesidad urgente de reducir las emisiones en el conjunto de la economía, los Estados miembros deben poder actuar para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero comprendidas dentro del ámbito de aplicación del RCDE de la UE también a través de políticas distintas de los límites de emisiones adoptados con arreglo a la Directiva 2010/75/UE.
- (13) En su Comunicación de 12 de mayo de 2021 titulada «La senda hacia un planeta sano para todos: Plan de acción de la UE: “Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo”», la Comisión pide que se dirija a la Unión hacia una contaminación cero de aquí a 2050 mediante la reducción de la contaminación del aire, el agua dulce, el mar y el suelo, a niveles a los que cabe esperar que no sean nocivos para la salud y los ecosistemas naturales. Las medidas previstas en la Directiva 2010/75/UE, como principal instrumento regulador de las emisiones contaminantes del aire, del agua y del suelo, también van a permitir reducir, en muchas ocasiones, las emisiones de gases de efecto invernadero. En consonancia con el artículo 8 de la Directiva 2003/87/CE, los Estados miembros deben garantizar la coordinación entre los requisitos relativos a los permisos de la Directiva 2003/87/CE y los de la Directiva 2010/75/UE.
- (14) Reconocer que las nuevas tecnologías innovadoras van a permitir, a menudo, la reducción de las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes es importante para garantizar sinergias entre las medidas que reducen las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes, en particular, la Directiva 2010/75/UE, y revisar su eficacia a este respecto.
- (15) La definición de generadores eléctricos se utilizó para determinar la cantidad máxima de asignaciones gratuitas de derechos de emisión a la industria en el período comprendido entre 2013 y 2020, pero dio lugar a un tratamiento diferente de las centrales de cogeneración en comparación con las instalaciones industriales. A fin de incentivar el uso de la cogeneración de alta eficiencia y ofrecer unas condiciones de competencia equitativas de todas las instalaciones que reciben asignaciones gratuitas de derechos de emisión para la producción de calor y la calefacción urbana, deben suprimirse todas las referencias a los generadores eléctricos de la Directiva 2003/87/CE. Además, el Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión <sup>(10)</sup> especifica los pormenores relativos a la admisibilidad de todos los procesos industriales para la asignación gratuita. Por consiguiente, las disposiciones sobre captura y almacenamiento de carbono del artículo 10 bis, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE han quedado obsoletas y deben suprimirse.

<sup>(8)</sup> Directiva 96/61/CE del Consejo, de 24 de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación (DO L 257 de 10.10.1996, p. 26).

<sup>(9)</sup> Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

<sup>(10)</sup> Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 bis de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).

- (16) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE de la UE y deben entregarse los derechos de emisión para dichas emisiones a menos que se almacenen en un depósito de almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(11)</sup>, o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso y que no entren en la atmósfera a raíz de cualquier actividad normal al acabar la vida útil del producto. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados por los que se especifiquen las condiciones a tenor de las cuales los gases de efecto invernadero deben considerarse químicamente fijados a un producto de forma permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso y que no entren en la atmósfera a raíz de cualquier actividad normal al acabar la vida útil del producto, y que incluyan la obtención de un certificado de absorciones de carbono, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las absorciones de carbono. La actividad normal al acabar la vida útil del producto debe entenderse en sentido amplio, de manera que comprenda todas las actividades que tengan lugar después del final de su vida útil, incluidas la reutilización, la remanufacturación, el reciclado y la eliminación, como la incineración y el depósito en vertederos.
- (17) La actividad de transporte marítimo internacional, que consiste en viajes entre puertos bajo la jurisdicción de dos Estados miembros diferentes o entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado miembro, ha sido el único medio de transporte no incluido en los compromisos anteriores de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para los viajes que parten de un Estado miembro y llegan a otro Estado miembro o a un país tercero han crecido alrededor de un 36 % desde 1990. Dichas emisiones representan cerca del 90 % de todas las emisiones de navegación de la Unión ya que las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para viajes con salida y llegada al mismo Estado miembro se han reducido en un 26 % desde 1990. En una hipótesis de statu quo, se prevé que las emisiones procedentes de las actividades del transporte marítimo internacional crezcan en torno a un 14 % entre 2015 y 2030 y a un 34 % entre 2015 y 2050. Si el impacto del cambio climático de las actividades del transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático y, por tanto, impedirá que se logren el objetivo de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, el objetivo de neutralidad climática de la Unión para 2050 a más tardar y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha, establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119, y los objetivos del Acuerdo de París.
- (18) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones procedentes del transporte marítimo en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como primer paso en este planteamiento, la Unión estableció en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(12)</sup> un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo, al que debe seguir el establecimiento de objetivos de reducción para el transporte marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los legisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410, las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París, y que todas las partes interesadas presten la debida consideración.
- (19) Según lo establecido en la Directiva (UE) 2018/410, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances conseguidos en la OMI en pos de un objetivo ambicioso de reducción de emisiones y de medidas complementarias con objeto de garantizar que el transporte marítimo contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el Acuerdo de París. Están realizándose esfuerzos encaminados a limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI, que deben fomentarse, incluyendo la pronta aplicación de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, adoptada en 2018, que también alude a posibles medidas de mercado para incentivar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional. Sin embargo, los recientes avances en el marco de la OMI no bastan para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París. Habida cuenta del carácter internacional del transporte marítimo, es importante que los Estados miembros y la Unión, en el respeto de sus respectivas competencias, colaboren con terceros países para incrementar sus esfuerzos diplomáticos para avanzar en el desarrollo de una medida de mercado mundial a escala de la OMI.

<sup>(11)</sup> Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono y por la que se modifican la Directiva 85/337/CEE del Consejo, las Directivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE y el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

<sup>(12)</sup> Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

- (20) Las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo representan entre el 3 y el 4 % de las emisiones de la Unión. En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el transporte marítimo en el RCDE de la UE, a fin de garantizar que dicho sector contribuya en una parte equitativa al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que en su artículo 4, apartado 4, establece que los países desarrollados deben seguir encabezando los esfuerzos, adoptando metas de reducción de emisiones para el conjunto de la economía, al tiempo que se alienta a los países en desarrollo a que, con el tiempo, adopten metas de reducción o limitación de las emisiones para el conjunto de la economía. A partir de enero de 2021 hubo que limitar las emisiones procedentes de la aviación internacional fuera de Europa mediante una acción mundial basada en el mercado y, sin embargo, todavía no se ha adoptado ninguna medida que limite o fije el precio de las emisiones del transporte marítimo. Por tanto, conviene que el RCDE de la UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y otro puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones.

La ampliación del RCDE de la UE al transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, todas las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y todas las emisiones en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. La cobertura de una parte de las emisiones procedentes de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE de la UE, en particular mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la Unión, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. Para garantizar una inclusión gradual del sector en el RCDE de la UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse paulatinamente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para los años 2024 y 2025.

Con objeto de proteger la integridad medioambiental del sistema, cuando se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos entregados cada año, debe cancelarse la cantidad de derechos de emisión que corresponda a la diferencia. A partir de 2026, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas. Si bien el impacto climático del transporte marítimo se debe principalmente a sus emisiones de CO<sub>2</sub>, las emisiones distintas del CO<sub>2</sub> representan una parte significativa de las emisiones procedentes de los buques. Según el cuarto estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, publicado en 2020, las emisiones de metano aumentaron significativamente entre 2012 y 2018. Es probable que las emisiones de metano y óxido nitroso aumenten con el tiempo, en particular con el desarrollo de buques propulsados por gases naturales licuados u otras fuentes de energía. La inclusión de las emisiones de metano y óxido nitroso sería beneficiosa para la integridad medioambiental y para incentivar las buenas prácticas. Dichas emisiones deben incluirse en primer lugar en el Reglamento (UE) 2015/757 a partir de 2024 y en el RCDE de la UE a partir de 2026.

- (21) La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE al transporte marítimo va a dar lugar a cambios en los costes de dicho transporte. Todas las partes de la Unión se van a ver afectadas por dicha ampliación del ámbito de aplicación, ya que las mercancías transportadas por vía marítima desde o hacia puertos situados dentro de la Unión tienen su origen o destino en los distintos Estados miembros, incluso en los Estados miembros sin litoral. Por ello, la asignación de los derechos de emisión que han de subastar los Estados miembros no debe cambiar, en principio, como consecuencia de la inclusión de las actividades del transporte marítimo, y debe incluir a todos los Estados miembros. No obstante, los Estados miembros se van a ver afectados en distinta medida. En particular, los Estados miembros con una gran dependencia del transporte marítimo van a estar más expuestos a los efectos de esta ampliación. Los Estados miembros con un sector marítimo de gran tamaño en comparación con sus dimensiones relativas se van a ver más afectados por la ampliación del RCDE de la UE al transporte marítimo. Procede, por tanto, prestar asistencia adicional de una duración limitada a dichos Estados miembros en forma de derechos de emisión suplementarios para brindar apoyo a la descarbonización de las actividades marítimas y a modo de compensación por los costes administrativos soportados. La asistencia debe ponerse en marcha paulatinamente de modo paralelo a la introducción de las obligaciones de entrega y, por tanto, al aumento de las repercusiones para dichos Estados miembros. En el contexto de la revisión de la Directiva 2003/87/CE, la Comisión debe estudiar la pertinencia de dicha asistencia adicional, teniendo en cuenta, en particular, el desarrollo en el número de las empresas navieras que están bajo la responsabilidad de distintos Estados miembros.

- (22) El RCDE de la UE debe contribuir significativamente a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades marítimas y a aumentar la eficiencia en relación con dichas actividades. Los ingresos generados por el RCDE de la UE deben utilizarse de conformidad con el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, entre otras cosas, para fomentar el transporte respetuoso con el clima y el transporte público en todos los sectores.
- (23) La renovación de las flotas de buques de clase de hielo y el desarrollo de tecnologías innovadoras que reduzcan las emisiones de dichos buques llevarán tiempo y requerirán apoyo financiero. Actualmente, los buques de clase de hielo, debido al diseño que les permite navegar en condiciones de hielo, consumen más combustible y producen más emisiones que los buques de tamaño similar diseñados para navegar únicamente en aguas abiertas. Por tanto, debe establecerse, en el marco de la presente Directiva, un método independiente del pabellón que permita una reducción, hasta el 31 de diciembre de 2030, de la cantidad de derechos de emisión que deben entregar las empresas navieras en función de la clase de hielo de sus buques.
- (24) Las islas sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente dependen del transporte marítimo en mayor medida que las demás regiones, así como de las conexiones marítimas para su conectividad. Con el fin de ayudar a las islas menos pobladas a mantener sus conexiones tras la incorporación de las actividades del transporte marítimo al ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, es conveniente ofrecer la posibilidad a los Estados miembros de solicitar una excepción temporal a las obligaciones de entrega prevista en dicha Directiva para determinadas actividades de transporte marítimo con islas que tengan una población de menos de 200 000 residentes permanentes.
- (25) Los Estados miembros han de poder solicitar que un contrato u obligación de servicio público transnacional entre dos Estados miembros quede temporalmente exento del cumplimiento de determinadas obligaciones establecidas en el marco de la Directiva 2003/87/CE. Dicha posibilidad debe limitarse a las conexiones entre un Estado miembro sin frontera terrestre con otro Estado miembro y el Estado miembro geográficamente más próximo, como la conexión marítima entre Chipre y Grecia, que ha estado interrumpida durante más de dos decenios. Dicha excepción temporal contribuiría a abordar la imperiosa necesidad de prestar un servicio de interés general y de garantizar la conectividad, así como la cohesión económica, social y territorial.
- (26) Teniendo en cuenta las características especiales y las exigencias persistentes de las regiones ultraperiféricas de la Unión reconocidas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y dada su fuerte dependencia del transporte marítimo, debe prestarse especial atención a preservar la accesibilidad de dichas regiones y su conectividad eficiente mediante el transporte marítimo. Por consiguiente, debe establecerse una excepción temporal al cumplimiento de determinadas obligaciones establecidas en el marco de la Directiva 2003/87/CE en el caso de las emisiones procedentes de actividades de transporte marítimo entre un puerto situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un puerto situado en el mismo Estado miembro, también cuando se trate de puertos situados en la misma región ultraperiférica y en otra región ultraperiférica del mismo Estado miembro.
- (27) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos realizados por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores, que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas CDN. Dichas disposiciones deben ser también objeto de revisión en caso de adopción por parte de la OMI de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. A tal fin, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en un plazo de dieciocho meses a partir de la adopción de dicha medida y antes de que entre en vigor. En dicho informe, la Comisión debe examinar la medida de mercado mundial en lo que respecta a su aspiración a la luz de los objetivos del Acuerdo de París, su integridad medioambiental general, también en comparación con las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relativas al transporte marítimo, y cualquier cuestión relacionada con la coherencia entre el RCDE de la UE y dicha medida. En particular, la Comisión debe tener en cuenta en su informe el nivel de participación en dicha medida de mercado mundial, su aplicabilidad y transparencia, las sanciones por incumplimiento, los procesos de participación pública, el seguimiento, la notificación y la verificación de emisiones, los registros y la rendición de cuentas. Cuando proceda, el informe debe ir acompañado de una propuesta legislativa que modifique la Directiva 2003/87/CE de manera coherente con el objetivo climático de la Unión para 2030 y el objetivo de neutralidad climática establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119, así como con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción por el clima de la Unión, a fin de garantizar la coherencia entre la aplicación de la medida de mercado mundial y el RCDE de la UE, evitando al mismo tiempo cualquier doble carga significativa, recordando así la competencia de la Unión para regular su cuota de emisiones procedentes de los viajes marítimos internacionales, en consonancia con las obligaciones del Acuerdo de París.

- (28) Con el aumento de los costes del transporte marítimo que conlleva la ampliación de la Directiva 2003/87/CE a las actividades de transporte marítimo, existe, a falta de una medida de mercado mundial, un riesgo de elusión. Las escalas portuarias evasivas a puertos fuera de la Unión y la reubicación de las actividades de transbordo a puertos fuera de la Unión no solo van a reducir los beneficios medioambientales de la internalización del coste de las emisiones procedentes de las actividades del transporte marítimo, sino que también pueden dar lugar a una mayor cantidad de emisiones debido a la mayor distancia recorrida para eludir las obligaciones de la Directiva 2003/87/CE. Procede, por tanto, excluir de la definición de «puerto de escala» determinadas paradas en puertos no pertenecientes a la Unión. Dicha exclusión debe dirigirse a puertos situados en las proximidades de la Unión en los que el riesgo de elusión sea mayor. Un límite de 300 millas náuticas desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro constituye una respuesta proporcionada al comportamiento evasivo, al equilibrar la carga adicional y el riesgo de elusión. Además, esta exclusión de la definición de «puerto de escala» únicamente debe aplicarse a las paradas de buques portacontenedores en determinados puertos no pertenecientes a la Unión, en los que el transbordo de contenedores constituye la mayor parte del tráfico de contenedores. En el caso de tales traslados, el riesgo de elusión, en ausencia de medidas de mitigación, consiste también en un traslado del centro de operaciones portuarias a puertos situados fuera de la Unión, lo que agrava los efectos de la elusión. Para garantizar la proporcionalidad de la medida y que redunde en un trato equitativo, deben tenerse en cuenta las medidas adoptadas en terceros países que tengan un efecto equivalente al de la Directiva 2003/87/CE.
- (29) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de la experiencia en la aplicación de dicha Directiva, también en relación con la detección de prácticas de elusión con el fin de prevenir dichas prácticas en una fase inicial, y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar la eficacia de dicha Directiva. Dichas medidas podrían incluir obligaciones de entrega más estrictas para los viajes en los que el riesgo de evasión sea mayor, por ejemplo, hacia un puerto en las proximidades de la Unión o desde él, situado en un tercer país que no haya adoptado medidas similares a las de la Directiva 2003/87/CE.
- (30) Las emisiones procedentes de los buques de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas representan menos del 15 % de las emisiones de los buques, teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la presente Directiva, pero son emitidas por un gran número de buques. Por razones de viabilidad administrativa, es prematuro incluir los buques por debajo del arqueo bruto de 5 000 toneladas en el RCDE de la UE desde el primer momento de la inclusión del transporte marítimo, pero su inclusión en el futuro mejoraría la eficacia del RCDE de la UE y podría reducir las prácticas de elusión efectuadas con buques por debajo del umbral de arqueo bruto de 5 000 toneladas. Por consiguiente, a más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examine la viabilidad y las repercusiones económicas, medioambientales y sociales de la inclusión en la Directiva 2003/87/CE de las emisiones procedentes de los buques de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas, incluidos los buques de alta mar.
- (31) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE de la UE debe ser la empresa naviera, que se define como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la OMI.
- (32) Las emisiones procedentes de un buque dependen, entre otras cosas, de las medidas de eficiencia energética del buque adoptadas por el armador y del combustible, la carga transportada, la ruta y la velocidad del buque, que pueden estar bajo el control de una entidad distinta del armador. Las responsabilidades de compra de combustible o de toma de decisiones operativas que afecten a las emisiones de gases de efecto invernadero del buque pueden ser asumidas por una entidad distinta de la empresa naviera en virtud de un acuerdo contractual. En el momento en que se negocia el contrato, puede que no se conozca en particular estos últimos aspectos, por lo que las emisiones finales del buque sujeto a la Directiva 2003/87/CE serían inciertas. No obstante, a menos que los costes del carbono recaigan sobre la entidad que explota el buque, los incentivos para aplicar medidas operativas de eficiencia en el consumo de combustible serían limitados. En consonancia con el principio de que quien contamina paga y para fomentar la adopción de medidas de eficiencia y la adopción de combustibles más limpios, la empresa naviera debe poder, en virtud del Derecho nacional, reclamar el reembolso de los costes derivados de la entrega de derechos de emisión a la entidad directamente responsable de las decisiones que afecten a las emisiones de gases de efecto invernadero del buque.

Este mecanismo de reembolso podría estar sujeto a un acuerdo contractual, pero, con el fin de reducir los costes administrativos, los Estados miembros no deben estar obligados a garantizar o comprobar la existencia de tales contratos, sino que han de establecer en el Derecho nacional un derecho legal de reembolso en favor de la empresa naviera y el correspondiente acceso a la justicia para hacer valer dicho derecho. Por las mismas razones, dicho derecho, así como cualquier posible conflicto relacionado con el reembolso entre la empresa naviera y la entidad que explota el buque, no debe afectar a las obligaciones de la empresa naviera ante la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera o a las medidas de ejecución que pueda ser necesario adoptar contra dicha empresa para garantizar que exista pleno cumplimiento por parte de dicha empresa de la Directiva 2003/87/CE. A su vez, dado que la finalidad de la disposición relativa al derecho al reembolso está estrechamente relacionada con la Unión, en particular en relación con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la presente Directiva por parte de una empresa naviera frente a un Estado miembro determinado, es importante que dicho derecho se respete en toda la Unión, en todas las relaciones contractuales que permitan a una entidad distinta del armador determinar la carga transportada o la ruta y la velocidad del buque, de manera que se salvaguarde una competencia no falseada en el mercado interior, lo que puede incluir disposiciones que impidan a las partes de tales acuerdos contractuales eludir el derecho al reembolso mediante la inclusión de una cláusula de elección de la ley aplicable.

- (33) Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas navieras, es conveniente que cada una de ellas dependa de un Estado miembro. La Comisión debe publicar una lista inicial de las empresas navieras que hayan llevado a cabo una actividad de transporte marítimo incluida en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE, en la que se especifique la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera. La lista debe actualizarse periódicamente y al menos cada dos años para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable de la gestión, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera debe ser dicho Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera debe ser el Estado miembro en el que la empresa naviera haya tenido el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los cuatro años previos de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero y que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los cuatro años previos de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera debe ser el Estado miembro en el que un buque de la empresa naviera inició o finalizó su primer viaje incluido en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. Cada dos años, la Comisión debe publicar y actualizar, según proceda, una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, que especifique la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera. Para garantizar un trato igualitario a todas las empresas navieras, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de las empresas navieras que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las normas detalladas que establezca la Comisión.
- (34) Los Estados miembros deben velar por que las empresas navieras bajo su gestión cumplan los requisitos de la Directiva 2003/87/CE. En caso de que una empresa naviera no cumpla dichos requisitos y ninguna medida de ejecución adoptada por la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera haya podido garantizar dicho cumplimiento, los Estados miembros deben actuar de forma solidaria. Como medida de último recurso, los Estados miembros, excepto en el caso del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, podrán negar la entrada a los buques bajo la responsabilidad de la empresa naviera de que se trate, y el Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá inmovilizar dicho buque.
- (35) Las empresas navieras deben realizar el seguimiento y notificar sus datos agregados sobre emisiones procedentes de las actividades de transporte marítimo a nivel de la empresa, de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2015/757. Los informes sobre los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa deben verificarse de conformidad con las normas establecidas en dicho Reglamento. Al realizar la verificación a nivel de la empresa, el verificador no debe verificar los informes de emisiones a nivel del buque ni los informes a nivel del buque que se deben presentar en el caso de un cambio de empresa, ya que dichos informes a nivel del buque ya se habrán verificado.
- (36) Sobre la base de la experiencia adquirida en tareas similares relacionadas con la protección del medio ambiente, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) u otra organización pertinente debe, según proceda y de conformidad con su mandato, asistir a la Comisión y a las autoridades responsables de la gestión con respecto a una empresa naviera, en relación con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM debe asistir a las autoridades responsables de la gestión con respecto a una empresa naviera, en particular en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades de transporte marítimo en el ámbito de

aplicación de la Directiva 2003/87/CE, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios. La Comisión, asistida por la AESM, debe esforzarse por elaborar herramientas de seguimiento adecuadas, así como orientaciones para facilitar y coordinar las actividades de verificación y ejecución relacionadas con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE al transporte marítimo. En la medida de lo posible, dichas herramientas deben ponerse a disposición de los Estados miembros y de los verificadores con el fin de garantizar la aplicación más rigurosa de las medidas nacionales de transposición de la Directiva 2003/87/CE.

- (37) De forma paralela a la adopción de la presente Directiva, se está modificando el Reglamento (UE) 2015/757 para establecer las normas de seguimiento, notificación y verificación necesarias para ampliar el RCDE de la UE a las actividades de transporte marítimo y para establecer el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de otros tipos de gases de efecto invernadero y de las emisiones procedentes de otros tipos de buques.
- (38) El Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(13)</sup> modificó el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE para permitir a todos los titulares utilizar todos los derechos de emisión expedidos. De conformidad con el artículo 6, apartado 2, letra e), de dicha Directiva, el requisito para que los permisos de emisión de gases de efecto invernadero incluyan una obligación de entregar derechos de emisión debe adaptarse en consecuencia.
- (39) Para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de la Unión para 2030 va a ser necesario reducir las emisiones de los sectores incluidos en el RCDE de la UE en un 62 % con respecto a 2005. La cantidad de derechos de emisión del RCDE de la UE del conjunto de la Unión debe reducirse para crear la señal de precio del carbono necesaria a largo plazo e impulsar dicho grado de descarbonización. La cantidad total de derechos de emisión debe reducirse en 2024 y 2026 para adaptarla en mayor medida a las emisiones reales. Además, debe aumentarse el factor de reducción lineal en 2024 y en 2028, teniendo también en cuenta la inclusión de las emisiones procedentes del transporte marítimo. La trayectoria más pronunciada de reducción del límite máximo resultante de dichos cambios va a dar lugar a niveles de reducción de las emisiones acumuladas significativamente más elevados hasta 2030 que los que se habrían producido con arreglo a la Directiva (UE) 2018/410. Estas cifras relativas a la inclusión del transporte marítimo deben calcularse a partir de las emisiones procedentes de las actividades de transporte marítimo que se recogen en el artículo 3 *octies bis* de la Directiva 2003/87/CE y se notifican de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 en la Unión y en los Estados del Espacio Económico Europeo y de la Asociación Europea de Libre Comercio, ajustadas, desde 2021 hasta 2024, mediante el factor de reducción lineal para el año 2024. El factor de reducción lineal se debe aplicar en 2024 al aumento de la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión en ese año.
- (40) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos y privados en la Unión, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la Unión, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión en forma de recursos propios, o el valor financiero equivalente de dichos ingresos procedentes de las subastas, deben utilizarse con fines relacionados con el clima, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono. La lista de fines relacionados con el clima que figura en el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para incluir otros fines con un impacto medioambiental positivo. Esto debe incluir el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador y reducciones específicas de los impuestos y los gravámenes sobre la electricidad renovable. Los Estados miembros deben informar anualmente sobre la utilización de los ingresos procedentes de subastas, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(14)</sup>, especificando, cuando y según proceda, qué ingresos se utilizan y las acciones que se llevan a cabo para ejecutar sus planes nacionales integrados de energía y clima y sus planes territoriales de transición justa.

<sup>(13)</sup> 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).

<sup>(14)</sup> Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

- (41) Los ingresos procedentes de las subastas de los Estados miembros van a aumentar como consecuencia de la inclusión del transporte marítimo en el RCDE de la UE. Por consiguiente, se anima a los Estados miembros a aumentar la utilización de los ingresos del RCDE de la UE de conformidad con el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE para contribuir a la protección, recuperación y mejor gestión de los ecosistemas marinos, en particular de las zonas marinas protegidas.
- (42) Hacen falta importantes recursos financieros para aplicar los objetivos del Acuerdo de París en los países en desarrollo, y el Pacto por el Clima de Glasgow insta a las Partes que son países desarrollados a que aumenten de forma urgente y significativa su provisión de financiación para la lucha contra el cambio climático. En sus Conclusiones sobre los preparativos para la 27.ª Conferencia de las Partes en la CMNUCC (CoP 27), el Consejo recuerda que la Unión y sus Estados miembros son los mayores contribuyentes a la financiación pública internacional de la lucha contra el cambio climático y desde 2013 han duplicado con creces su contribución a la financiación de la lucha contra el cambio climático para apoyar a los países en desarrollo. En dichas Conclusiones, el Consejo renueva, asimismo, el firme compromiso asumido por la Unión y sus Estados miembros de seguir aumentando su financiación internacional para la acción por el clima en pos del objetivo de los países desarrollados de movilizar al menos 100 000 millones de dólares (USD) anuales, lo antes posible y hasta 2025, procedentes de diversas fuentes, y espera que este objetivo se alcance en 2023.
- (43) Para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión del conjunto de la Unión desde 2024 hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) *per cápita* inferior al 75 % de la media de la Unión en los años 2016 a 2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 *quinquies* de la Directiva 2003/87/CE.
- (44) Los Estados miembros beneficiarios deben poder utilizar los recursos asignados al Fondo de Modernización para financiar inversiones en las que participen las regiones fronterizas contiguas a la Unión cuando ello sea pertinente para la transición energética de los Estados miembros beneficiarios.
- (45) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, la asignación gratuita de derechos de emisión a instalaciones fijas a partir de 2026 debe supeditarse a la inversión en técnicas para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones, en particular en cuanto a los grandes consumidores de energía. La Comisión debe garantizar que la aplicación de dicha condicionalidad no comprometa la igualdad de condiciones, la integridad medioambiental o la igualdad de trato de las instalaciones en toda la Unión. Por consiguiente, la Comisión debe adoptar, sin perjuicio de las normas aplicables en virtud de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(15)</sup>, actos delegados que completen la presente Directiva para abordar cualquier cuestión identificada, en particular, en relación con los principios antes mencionados y establecer normas sencillas desde el punto de vista administrativo para la aplicación de la condicionalidad. Dichas normas deben formar parte de las normas generales sobre asignación gratuita, utilizando el procedimiento establecido para las medidas nacionales de ejecución, y establecer plazos y criterios para el reconocimiento de las medidas de eficiencia energética aplicadas, así como para las medidas alternativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, deben seguir reforzándose los incentivos a las instalaciones con altas intensidades de emisión de gases de efecto invernadero para reducir las emisiones de dichos gases. A tal fin, a partir de 2026, la asignación gratuita de derechos de emisión al 20 % de las instalaciones fijas con las mayores intensidades de emisión en el marco de un determinado parámetro de referencia de producto también debe estar supeditada al establecimiento y la aplicación de planes de neutralidad climática.
- (46) El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(16)</sup>, sustituye a los mecanismos establecidos por la Directiva 2003/87/CE para evitar el riesgo de fuga de carbono. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, no deben recibir asignación gratuita. Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. La reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras dicho mecanismo se introduce gradualmente. El factor MAFC debe ser igual al 100 % para el período entre la entrada en vigor de dicho Reglamento y el final de 2025, y se le debe aplicar las disposiciones del artículo 36, apartado 2, letra b), de dicho Reglamento; debe ser igual al 97,5 % en 2026, al 95 % en 2027, al 90 % en 2028, al 77,5 % en 2029, al 51,5 % en 2030, al 39 % en 2031, al 26,5 % en 2032 y al 14 % en 2033. A partir de 2034, no debe aplicarse ningún factor MAFC.

<sup>(15)</sup> Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

<sup>(16)</sup> Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (véase la página 52 del presente Diario Oficial).

Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) ha de sumarse al Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, transporte y almacenamiento geológico, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. En este contexto, debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y ponerse a disposición en el marco del Fondo de Innovación debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.

- (47) Con el fin de mitigar los posibles riesgos de fuga de carbono relacionados con las mercancías sujetas al MAFC y producidas en la Unión para su exportación a terceros países que no apliquen el RCDE de la UE o un mecanismo similar de tarificación del carbono, debe llevarse a cabo una evaluación antes de que finalice el período transitorio en virtud del Reglamento (UE) 2023/956. Si dicha evaluación muestra que existe tal riesgo de fuga de carbono, la Comisión, en su caso, debe presentar una propuesta legislativa para abordar dicho riesgo de fuga de carbono de un modo conforme con las normas de la Organización Mundial del Comercio. Además, los Estados miembros deben poder utilizar los ingresos procedentes de las subastas para hacer frente a cualquier riesgo residual de fuga de carbono en los sectores del MAFC de conformidad con las normas sobre ayudas estatales. Cuando los derechos de emisión procedentes de una reducción de la asignación gratuita en aplicación de las normas de condicionalidad no se utilicen plenamente para eximir de la corrección intersectorial a las instalaciones con la menor intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero, el 50 % de dichos derechos de emisión residuales debe añadirse al Fondo de Innovación. El 50 % restante debe subastarse en nombre de los Estados miembros y estos deben utilizar los ingresos obtenidos para hacer frente a cualquier riesgo residual de fuga de carbono en los sectores MAFC.
- (48) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y garantizar al mismo tiempo los incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste mínimo de los valores de los parámetros de referencia debe incrementarse anualmente del 0,2 % al 0,3 %, y el ajuste máximo debe incrementarse anualmente del 1,6 % al 2,5 %. Para el período comprendido entre 2026 y 2030, los valores de los parámetros de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre 6 % y 50 %, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020. Para ofrecer previsibilidad a las instalaciones, la Comisión debe adoptar actos de ejecución que determinen la revisión de los valores de los parámetros de referencia para la asignación gratuita tan pronto como sea posible antes del inicio del período de 2026 a 2030.
- (49) Para incentivar nuevas tecnologías de vanguardia en la industria siderúrgica y evitar una reducción significativamente desproporcionada del valor de los parámetros de referencia, y a la luz de la situación particular de la industria siderúrgica —elevada intensidad de emisiones y estructura del mercado internacional y de la Unión—, es necesario excluir del cálculo del valor del parámetro de referencia de los metales calientes para el período comprendido entre 2026 y 2030 las instalaciones que estaban en funcionamiento durante el período de referencia entre 2021 y 2022 y que, de otro modo, se habrían incluido en dicho cálculo debido a la revisión de la definición del parámetro de referencia de producto para el metal caliente.
- (50) Para recompensar a aquellas con mejores resultados y a la innovación, las instalaciones cuyos niveles de emisión de gases de efecto invernadero sean inferiores a la media del 10 % de las instalaciones más eficientes con arreglo a un parámetro de referencia determinado deben quedar excluidas de la aplicación del factor de corrección intersectorial. Los derechos de emisión que no se asignen debido a una reducción de la asignación gratuita al aplicar las normas de condicionalidad deben utilizarse para cubrir el déficit en la reducción de la asignación gratuita que resulte de excluir a aquellas con mejores resultados de la aplicación del factor de corrección intersectorial.
- (51) Con el fin de acelerar la descarbonización de la economía y reforzar al mismo tiempo la competitividad industrial de la Unión, deben ponerse a disposición del Fondo de Innovación otros 20 millones de derechos de emisión procedentes de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente y otros 5 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse. Al revisar el calendario y el ritmo de organización de las subastas en cuanto al Fondo de Innovación establecido en el Reglamento (UE) n.º 1031/2010 de la Comisión <sup>(17)</sup> a la vista de los cambios introducidos por la presente Directiva, la Comisión debe considerar la posibilidad de poner a disposición mayores cantidades de recursos en los primeros años de aplicación de la Directiva 2003/87/CE revisada para impulsar la descarbonización de los sectores pertinentes.

<sup>(17)</sup> Reglamento (UE) n.º 1031/2010 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2010, sobre el calendario, la gestión y otros aspectos de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión (DO L 302 de 18.11.2010, p. 1).

- (52) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Reglamento (UE) 2021/1119. A escala de la Unión, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE de la UE. En consecuencia, la Comisión debe buscar sinergias con Horizonte Europa y, en su caso, con otros programas de financiación de la Unión.
- (53) El Fondo de Innovación debe apoyar técnicas, procesos y tecnologías innovadores, y también la generalización de dichas técnicas, procesos y tecnologías, con vistas a su amplia implantación en toda la Unión. Debe darse prioridad a la innovación de vanguardia en la selección de los proyectos financiados mediante subvenciones.
- (54) El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar la innovación en tecnologías y procesos con emisiones de carbono bajas o nulas que afecten al consumo de combustibles en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores adicionales, incluidas las formas de transporte colectivo como el transporte público y los servicios de autocar. Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el transporte marítimo, incluidas las inversiones en favor de la eficiencia energética de los buques, los puertos y el transporte marítimo de corta distancia, de la electrificación del sector, de combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, de tecnologías de propulsión de cero emisiones, como las tecnologías eólicas, e innovaciones relacionadas con buques de clase de hielo. Debe prestarse especial atención a los proyectos innovadores que contribuyan a descarbonizar el sector marítimo y a reducir todas sus repercusiones climáticas, incluidas las emisiones de carbono negro. A este respecto, la Comisión debe establecer temas específicos en las convocatorias de propuestas del Fondo de Innovación. Dichas convocatorias deben tener en cuenta los problemas relacionados con la protección de la biodiversidad y la contaminación acústica e hídrica. Por lo que se refiere al transporte marítimo, se deben subvencionar los proyectos con un claro valor añadido para la Unión.
- (55) De conformidad con el artículo 9 del Reglamento Delegado (UE) 2019/1122 de la Comisión <sup>(18)</sup>, cuando los operadores de aeronaves dejen de operar vuelos incluidos en el RCDE de la UE, sus cuentas pasan al «estado excluido» y los procesos ya no pueden iniciarse a partir de dichas cuentas. A fin de preservar la integridad medioambiental del RCDE de la UE, los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido a su cese operativo deben utilizarse para cubrir cualquier déficit de entregas por parte de dichos operadores y todos los derechos de emisión sobrantes deben utilizarse para acelerar la lucha contra el cambio climático mediante su inclusión en el Fondo de Innovación.
- (56) La asistencia técnica de la Comisión especialmente dirigida a los Estados miembros donde hasta la fecha se han presentado pocos o ningún proyecto contribuiría a alcanzar un elevado número de solicitudes de financiación de proyectos a cargo del Fondo de Innovación en todos los Estados miembros. Dicha asistencia debe, entre otras cosas, apoyar actividades destinadas a mejorar la calidad de las propuestas de proyectos situados en los Estados miembros donde se han presentado pocos proyectos o ninguno, por ejemplo mediante el intercambio de información, enseñanzas extraídas y mejores prácticas, y a reforzar las actividades de los puntos de contacto nacionales. Otras medidas con el mismo fin incluyen medidas para concienciar sobre las opciones de financiación y aumentar la capacidad de dichos Estados miembros para identificar posibles solicitantes de proyectos y prestarles apoyo. Asimismo, se deben promover las asociaciones para proyectos entre Estados miembros y el establecimiento de contactos entre posibles solicitantes, en particular para proyectos de gran envergadura.
- (57) Con el fin de mejorar el papel de los Estados miembros en la gobernanza del Fondo de Innovación y aumentar la transparencia, la Comisión debe informar al Comité del Cambio Climático sobre la ejecución del Fondo de Innovación, proporcionando el análisis del impacto previsto de los proyectos adjudicados por sector y por Estado miembro. La Comisión debe presentar también el informe al Parlamento Europeo y al Consejo, y hacerlo público. Previo acuerdo de los solicitantes y una vez cerrada la convocatoria de propuestas, la Comisión debe informar a los Estados miembros de las solicitudes de financiación de proyectos cursadas en sus respectivos territorios y proporcionarles información detallada sobre dichas solicitudes a fin de mejorar la coordinación de la ayuda a los proyectos por parte de los Estados miembros. Además, la Comisión debe informar a los Estados miembros de la lista de proyectos preseleccionados antes de la concesión de la ayuda. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen la innovación y sean tecnológicamente neutras, mientras que la Comisión debe prestar asistencia técnica, en particular a los Estados miembros con baja participación

<sup>(18)</sup> Reglamento Delegado (UE) 2019/1122 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, que completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al funcionamiento del Registro de la Unión (DO L 177 de 2.7.2019, p. 3).

efectiva, con el fin de mejorar la participación geográfica efectiva en el Fondo de Innovación y aumentar la calidad general de los proyectos presentados. La Comisión también debe garantizar un seguimiento y una notificación exhaustivos, en los que se incluya la información sobre los avances hacia una cobertura geográfica eficaz y basada en la calidad en toda la Unión y un curso de actuación adecuado.

- (58) Para adaptarse al carácter global del Pacto Verde Europeo, el proceso de selección para los proyectos financiados mediante subvenciones debe dar prioridad a los proyectos que aborden múltiples impactos medioambientales. Con el objetivo de apoyar la reproducción de las tecnologías o soluciones apoyadas y su rápida introducción en el mercado, los proyectos financiados por el Fondo de Innovación deben compartir conocimientos con otros proyectos pertinentes, así como con investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo.
- (59) Los contratos por diferencias (CD), los contratos por diferencias para el carbono (CDC) y los contratos de prima fija son elementos importantes para impulsar la reducción de emisiones en la industria por medio de la generalización de nuevas tecnologías, y ofrecen la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio por encima de los niveles actuales de precios inducidos por el nivel vigente de precio del carbono en el marco del RCDE de la UE que recompense las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub>. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de Innovación debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones competitivas por las que se determine la adjudicación de CD, CDC o contratos de prima fija. Las licitaciones competitivas constituirían un mecanismo importante para apoyar el desarrollo de tecnologías de descarbonización y optimizar la utilización de los recursos disponibles. También ofrecerían seguridad a los inversores en dichas tecnologías. Para minimizar cualquier pasivo contingente para el presupuesto de la Unión, debe garantizarse la reducción del riesgo en la redacción de los CD y los CDC, así como una cobertura adecuada por medio de un compromiso presupuestario con cobertura completa, al menos en las dos primeras rondas de los CD y los CDC, con créditos resultantes de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión asignados de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.

Tales riesgos no existen para los contratos de prima fija, ya que el compromiso jurídico va a estar cubierto por un compromiso presupuestario equivalente. Además, la Comisión debe llevar a cabo, tras la conclusión de las dos primeras rondas de CD y CDC y a partir de entonces cada vez que sea necesario, una evaluación cualitativa y cuantitativa de los riesgos financieros derivados de la aplicación de estos. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar un acto delegado para fijar, basándose en los resultados de dicha evaluación, una tasa de provisión adecuada en lugar de una cobertura completa para rondas sucesivas de CD o CDC. Este enfoque debe tener en cuenta cualquier elemento que pueda reducir los riesgos financieros para el presupuesto de la Unión, además de los derechos de emisión disponibles en el Fondo de Innovación, tales como el posible reparto de responsabilidades con los Estados miembros, con carácter voluntario, o un posible mecanismo de reaseguro del sector privado. Por tanto, es necesario contemplar excepciones respecto de determinadas partes del título X del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(19)</sup>. La tasa de provisión para las dos primeras rondas de CD y CDC debe ser del 100 %.

No obstante, como excepción a lo dispuesto en el artículo 210, apartado 1, el artículo 211, apartados 1 y 2, y el artículo 218, apartado 1, de dicho Reglamento, la presente Directiva debe fijar una tasa mínima de provisión del 50 %, así como una cantidad máxima de los ingresos del Fondo de Innovación que se va a utilizar para la provisión del 30 % para las rondas sucesivas de CD y CDC, y la Comisión debe poder especificar la tasa de provisión necesaria sobre la base de la experiencia adquirida con las dos primeras convocatorias de propuestas y el importe de los ingresos que deben utilizarse para la provisión. Por lo tanto, el pasivo financiero total con cargo al presupuesto de la Unión no debe exceder del 60 % de los ingresos de las subastas para el Fondo de Innovación. Además, dado que la provisión va a proceder, en general, del Fondo de Innovación, deben establecerse excepciones a lo dispuesto en los artículos 212, 213 y 214 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 en relación con el fondo de provisión común establecido en su artículo 212. El carácter novedoso de los CD y los CDC también podría requerir excepciones a lo dispuesto en el artículo 209, apartado 2, letras d) y h), de dicho Reglamento, dado que no dependen del efecto palanca ni de multiplicadores, y tampoco dependen totalmente de una evaluación *ex ante*, con arreglo al artículo 219, apartado 3, debido al vínculo con el artículo 209, apartado 2, letra d), ni del artículo 219, apartado 6, de dicho Reglamento, ya que los socios ejecutantes no van a tener exposiciones crediticias o de renta variable cubiertas por una garantía. El uso de cualquier excepción al Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 debe limitarse a lo estrictamente necesario. La Comisión debe estar facultada para modificar la cantidad máxima de ingresos del Fondo de Innovación que debe utilizarse para la provisión de un máximo de 20 puntos porcentuales por encima de lo previsto en la presente Directiva.

<sup>(19)</sup> Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

- (60) El Fondo de Innovación está sujeto al régimen general de condicionalidad para la protección del presupuesto de la Unión establecido por el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(20)</sup>.
- (61) En caso de suspensión temporal de la actividad de una instalación, la asignación gratuita se ajustará a los niveles de actividad que se notifican obligatoriamente cada año. Además, las autoridades competentes pueden suspender la expedición de derechos de emisión a las instalaciones que hayan suspendido sus actividades, siempre y cuando no haya pruebas de que las vayan a reanudar. Por lo tanto, en caso de suspensión temporal de las actividades, ya no debe exigirse a los operadores que demuestren al órgano competente que su instalación va a reanudar la producción en un plazo determinado y razonable.
- (62) Las correcciones de la asignación gratuita concedida a las instalaciones fijas con arreglo al artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE pueden exigir la concesión de derechos de emisión gratuitos suplementarios o la devolución del excedente de derechos de emisión. Los derechos de emisión reservados para los nuevos entrantes en virtud del artículo 10 bis, apartado 7, de la Directiva 2003/87/CE deben utilizarse a estos efectos.
- (63) Desde 2013, los productores de electricidad están obligados a comprar todos los derechos de emisión que necesiten para generar electricidad. No obstante, de conformidad con el artículo 10 *quater* de la Directiva 2003/87/CE, algunos Estados miembros tienen la opción de asignar derechos de emisión gratuitos con carácter transitorio para la modernización del sector de la energía durante el período comprendido entre 2021 y 2030. Tres Estados miembros han escogido dicha opción. Habida cuenta de la necesidad de una descarbonización rápida, especialmente en el sector de la energía, los Estados miembros en cuestión únicamente deben poder conceder esta asignación gratuita transitoria a las inversiones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2024. Deben poder sumar los derechos de emisión restantes para el período de 2021 a 2030 que no se utilicen para tales inversiones, en la proporción que determinen, a la cantidad total de derechos de emisión que el Estado miembro de que se trate reciba para subasta, o utilizarlos para apoyar inversiones en el marco del Fondo de Modernización. Con excepción del plazo para su notificación, a los derechos de emisión transferidos al Fondo de Modernización se les debe aplicar las mismas normas relativas a las inversiones que las aplicables a los derechos de emisión ya transferidos de conformidad con el artículo 10 *quinquies*, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE. A fin de garantizar la previsibilidad y la transparencia por lo que respecta a las cantidades de derechos de emisión disponibles para subasta o para la asignación gratuita transitoria y por lo que se refiere a los activos gestionados por el Fondo de Modernización, los Estados miembros deben informar a la Comisión de las cantidades de derechos de emisión restantes que van a utilizar respectivamente para cada fin a más tardar el 15 de mayo de 2024.
- (64) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 y eliminar el apoyo a cualquier inversión relacionada con la generación de energía basada en combustibles fósiles, excepto por lo que respecta a los derechos de emisión transferidos de manera voluntaria al Fondo de Modernización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 *quinquies*, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE. Además, debe seguir siendo posible brindar un apoyo limitado a dichas inversiones con los ingresos de las asignaciones a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo tercero, de dicha Directiva con arreglo a determinadas condiciones, en particular cuando la actividad se considere sostenible desde el punto de vista medioambiental con arreglo al Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(21)</sup> y por lo que respecta a los derechos de emisión subastados hasta 2027. En el caso de esta última categoría de derechos de emisión, la utilización en fases posteriores de combustibles fósiles no sólidos no debe financiarse, además, con los ingresos procedentes de los derechos de emisión subastados después de 2028. Asimismo, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe incrementarse al 80 % para los derechos de emisión del Fondo de Modernización transferidos de conformidad con el artículo 10 *quinquies*, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE y a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo tercero de dicha Directiva, y al 90 % para la cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión.

La eficiencia energética, en particular en la industria, el transporte, los edificios, la agricultura y los residuos, la calefacción y refrigeración a partir de fuentes renovables, así como el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias. Con el fin de aumentar la transparencia y evaluar mejor el impacto del Fondo de Modernización, el Comité de Inversiones debe informar anualmente al Comité del Cambio Climático sobre la experiencia adquirida con la evaluación de las inversiones, en particular por lo que respecta a la reducción de emisiones y a los costes de reducción.

<sup>(20)</sup> Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2020, sobre un régimen general de condicionalidad para la protección del presupuesto de la Unión (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 1).

<sup>(21)</sup> Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

- (65) La Directiva (UE) 2018/410 introdujo disposiciones relativas a la cancelación por parte de los Estados miembros de derechos de emisión de su volumen de subasta en relación con los ceses de capacidad de generación de electricidad en su territorio. En vista de la mayor aspiración climática de la Unión y de la consiguiente descarbonización acelerada del sector de la electricidad, dicha cancelación se ha vuelto cada vez más pertinente. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar si puede facilitarse el uso de la cancelación por parte de los Estados miembros mediante la modificación de los actos delegados pertinentes adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.
- (66) Los ajustes de la asignación gratuita introducida en la Directiva (UE) 2018/410 y su puesta en práctica mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1842 de la Comisión <sup>(22)</sup> mejoraron la eficiencia y los incentivos que ofrece la asignación gratuita, pero aumentaron la carga administrativa e hicieron inviable la fecha histórica de emisión de la asignación gratuita del 28 de febrero. A fin de tener mejor en cuenta los ajustes de la asignación gratuita, conviene practicar ajustes en el ciclo de cumplimiento. Por consiguiente, la fecha límite para que las autoridades competentes concedan la asignación gratuita debe posponerse del 28 de febrero al 30 de junio y la fecha límite para que los titulares entreguen derechos de emisión debe posponerse del 30 de abril al 30 de septiembre.
- (67) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión <sup>(23)</sup> establece normas sobre el seguimiento de las emisiones procedentes de la biomasa que son coherentes con las normas sobre el uso de la biomasa establecidas en la legislación de la Unión sobre energías renovables. A medida que la legislación va detallando los criterios de sostenibilidad de la biomasa con arreglo a las normas más recientes establecidas en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(24)</sup>, la atribución de competencias de ejecución prevista en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse explícitamente a la adopción de los ajustes necesarios para la aplicación en el RCDE de la UE de los criterios de sostenibilidad de la biomasa, incluidos los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa. Asimismo, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos de ejecución a fin de especificar cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de las mezclas de biomasa cuyas emisiones tienen una calificación de cero y biomasa que no proceda de fuentes con calificación de cero.
- (68) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de CO<sub>2</sub> capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE a la adopción, por parte de la Comisión, de actos delegados que establezcan los ajustes necesarios para tener en cuenta la posible liberación de CO<sub>2</sub> de un modo que garantice que se contabilicen todas las emisiones, incluidos los casos en los que tales combustibles se produzcan a partir de CO<sub>2</sub> capturado fuera de la Unión, evitando al mismo tiempo el doble cómputo y garantizando la existencia de incentivos adecuados para la captura de emisiones, y para tener en cuenta también el tratamiento de dichos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.
- (69) Dado que también se espera que el CO<sub>2</sub> se transporte por medios distintos de la red de tuberías, como buques y camiones, la cobertura actual del anexo I de la Directiva 2003/87/CE para el transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento debe ampliarse a todos los medios de transporte por razones de igualdad de trato y con independencia de si los medios de transporte están o no incluidos en el RCDE de la UE. Cuando las emisiones procedentes del transporte también estén incluidas en otra actividad en virtud de la Directiva 2003/87/CE, las emisiones deben contabilizarse en el marco de esa otra actividad para evitar el doble cómputo de las reducciones de emisiones.

<sup>(22)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1842 de la Comisión, de 31 de octubre de 2019, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo respecto de las disposiciones adicionales de ajuste de la asignación gratuita de derechos de emisión debido a modificaciones del nivel de actividad (DO L 282 de 4.11.2019, p. 20).

<sup>(23)</sup> 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).

<sup>(24)</sup> 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).

- (70) La exclusión del RCDE de la UE de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa ha dado lugar a situaciones en las que las instalaciones que queman una elevada proporción de biomasa han obtenido beneficios inesperados al recibir derechos de emisión gratuitos muy superiores a las emisiones reales. Por consiguiente, debe introducirse un valor umbral para la combustión de biomasa con calificación de cero por encima del cual las instalaciones quedan excluidas del RCDE de la UE. La introducción de un valor umbral proporcionaría una mayor seguridad en cuanto a qué instalaciones entran en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE y permitiría una distribución más uniforme de los derechos de emisión gratuitos entre los sectores más expuestos, en particular, al riesgo de fuga de carbono. El valor umbral debe fijarse en un nivel del 95 % para equilibrar las ventajas y desventajas de que las instalaciones se mantengan en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE. Por lo tanto, las instalaciones que han conservado la capacidad física para quemar combustibles fósiles no deben tener incentivos para volver a utilizar dichos combustibles. Un umbral del 95 % garantizaría que, si una instalación utiliza combustibles fósiles con el fin de mantenerse en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE para beneficiarse de la asignación gratuita de derechos de emisión, el precio del carbono relacionado con el uso de dichos combustibles fósiles sería lo suficientemente importante como para actuar como elemento disuasorio.

Este umbral también garantizaría que las instalaciones que utilicen una cantidad considerable de combustibles fósiles se mantengan dentro de las obligaciones de seguimiento del RCDE de la UE, evitando así una posible elusión de las obligaciones de seguimiento, notificación y verificación existentes. Al mismo tiempo, debe seguir animándose a las instalaciones que queman una menor proporción de biomasa con calificación cero, a través de un mecanismo flexible, a reducir aún más la combustión de combustible fósil, al tiempo que se mantienen en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE hasta que su uso de biomasa sostenible sea tan sustancial que deje de estar justificada su inclusión en el RCDE de la UE. Además, la experiencia ha demostrado que se necesita una reevaluación y una definición más precisa de la exclusión de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa, que en realidad es un umbral del 100 %, excepto en el caso de la combustión de combustibles fósiles durante las fases de puesta en marcha y parada. El umbral del 95 % permite la combustión de combustibles fósiles durante las fases de puesta en marcha y parada.

- (71) A fin de incentivar la adopción de tecnologías con bajas emisiones y cero emisiones de carbono, los Estados miembros deben ofrecer a los operadores opciones de permanecer en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE hasta el final del período actual de cinco años y del siguiente, también de cinco años, a que se refiere el artículo 11, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE si la instalación cambia su proceso de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deja de cumplir el umbral de 20 MW de potencia térmica nominal total.
- (72) La Autoridad Europea de Valores y Mercados (AEVM) publicó su informe final sobre derechos de emisión y derivados asociados el 28 de marzo de 2022. El informe es un análisis exhaustivo de la integridad del mercado europeo del carbono y ha aportado conocimientos especializados y recomendaciones en relación con el mantenimiento del correcto funcionamiento del mercado del carbono. Con el fin de proporcionar un seguimiento ininterrumpido de la integridad y la transparencia del mercado, la AEVM debe presentar informes periódicamente. La AEVM evalúa ya la evolución del mercado y, en caso necesario, formula recomendaciones, en su ámbito de competencias, en su informe sobre tendencias, riesgos y puntos vulnerables, de conformidad con el artículo 32, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1095/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(25)</sup>. El análisis del mercado europeo del carbono, que incluye las subastas de derechos de emisión y la negociación de derechos de emisión y sus derivados en centros de negociación y en mercados no organizados, debe formar parte de dicho informe anual. Esta obligación conllevaría una racionalización de la presentación de información por la AEVM y permitiría comparaciones entre mercados, en particular debido a los fuertes vínculos entre el RCDE de la UE y los mercados de derivados sobre materias primas.

Tal análisis periódico por parte de la AEVM debe seguir de cerca en particular los posibles episodios de volatilidad de los mercados y la evolución de los precios, la realización de las subastas y las operaciones comerciales en los mercados, la liquidez y los volúmenes negociados, y las categorías y el comportamiento comercial de los participantes en el mercado, incluida la actividad especulativa que afecte significativamente a los precios. Sus evaluaciones deben incluir, cuando proceda, recomendaciones para mejorar la integridad y la transparencia del mercado, así como obligaciones de presentación de informes, y para mejorar la prevención y detección del abuso de mercado y contribuir al mantenimiento de mercados ordenados de derechos de emisión y derivados de los mismos. La Comisión debe tener debidamente en cuenta las evaluaciones y recomendaciones en el contexto del informe anual sobre el mercado del carbono y, en caso necesario, en los informes para garantizar un mejor funcionamiento del mercado del carbono.

<sup>(25)</sup> Reglamento (UE) n.º 1095/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, por el que se crea una Autoridad Europea de Supervisión (Autoridad Europea de Valores y Mercados), se modifica la Decisión n.º 716/2009/CE y se deroga la Decisión 2009/77/CE de la Comisión (DO L 331 de 15.12.2010, p. 84).

- (73) Con objeto de incentivar aún más las inversiones necesarias para la descarbonización de la calefacción urbana y de abordar los aspectos sociales relacionados con los elevados precios de la energía y la gran intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las instalaciones de calefacción urbana en Estados miembros con una proporción muy alta de emisiones procedentes de la calefacción urbana en relación con el tamaño de la economía, los titulares deben poder solicitar una asignación gratuita transitoria adicional para instalaciones de calefacción urbana y el valor adicional de la asignación gratuita se debe invertir para reducir significativamente las emisiones antes de 2030. A fin de garantizar que se produzcan dichas reducciones, la asignación gratuita transitoria adicional debe estar supeditada a la realización de inversiones y a reducciones de las emisiones obtenidas conforme a los planes de neutralidad climática que deben elaborar los titulares para sus instalaciones correspondientes.
- (74) Los aumentos excesivos de precios inesperados o repentinos en el mercado del carbono pueden afectar negativamente a la previsibilidad del mercado, que es esencial para la planificación de las inversiones en descarbonización. Por consiguiente, la medida que se aplica en caso de fluctuaciones excesivas de los precios en el mercado para el comercio del derecho de emisiones contempladas en los capítulos II y III de la Directiva 2003/87/CE debe reforzarse cuidadosamente para mejorar su reactividad ante fluctuaciones injustificadas de los precios. Si se cumple la condición de activación basada en el aumento del precio medio de los derechos de emisión, debe aplicarse automáticamente esta medida de salvaguarda basada en normas, que dará lugar a una retirada de un número predeterminado de derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(26)</sup>. La condición de activación debe ser objeto de un estrecho seguimiento por parte de la Comisión y publicarse mensualmente con el fin de mejorar la transparencia. Para garantizar la subasta ordenada de los derechos de emisión retirados de la reserva de estabilidad del mercado con arreglo a esta medida de salvaguarda y mejorar la previsibilidad del mercado, esta medida no debe aplicarse de nuevo hasta al menos doce meses después del final de la anterior retirada de derechos de emisión en el mercado en virtud de la medida.
- (75) La Comunicación de la Comisión, de 17 de septiembre de 2020, titulada «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos» subrayaba el reto concreto de reducir las emisiones en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. Por consiguiente, la Comisión anunció que una mayor ampliación del comercio de derechos de emisión podría incluir las emisiones procedentes de los edificios y el transporte por carretera, indicando al mismo tiempo que cubrir todas las emisiones resultantes de quemar combustible aportaría notables beneficios. El comercio de derechos de emisión debe aplicarse a los combustibles utilizados en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores que correspondan a las actividades industriales no incluidas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, como la calefacción de instalaciones industriales (en lo sucesivo, «edificios, transporte por carretera y otros sectores»). Para dichos sectores, debe establecerse un régimen de comercio de derechos de emisión separado pero paralelo para evitar cualquier perturbación del buen funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión en los sectores de las instalaciones fijas y de la aviación. El nuevo sistema va acompañado de políticas complementarias que conforman las expectativas de los participantes en el mercado y tienen como objetivo una señal del precio del carbono para el conjunto de la economía, al tiempo que establecen medidas para evitar impactos indebidos en los precios. La experiencia previa ha demostrado que el desarrollo del nuevo sistema requiere la creación de un sistema eficaz de seguimiento, notificación y verificación. Con el fin de garantizar las sinergias y la coherencia con la infraestructura existente de la Unión en relación con el RCDE de la UE, conviene establecer un régimen de comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores mediante una modificación de la Directiva 2003/87/CE.
- (76) Con el fin de establecer el marco de aplicación necesario y ofrecer un plazo razonable para alcanzar el objetivo de 2030, el comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores debe comenzar en 2025. Durante los primeros años, las entidades reguladas deberían estar obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar las emisiones correspondientes a los años 2024 a 2026. La expedición de derechos de emisión y las obligaciones de cumplimiento de dichas entidades deben ser aplicables a partir de 2027. Esta secuenciación permitiría que el comercio de derechos de emisión en dichos sectores se iniciara de manera ordenada y eficiente. También permitiría que las medidas estuvieran en marcha para garantizar una introducción justa desde el punto de vista social del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, con el fin de aliviar el efecto del precio del carbono en los hogares vulnerables y los usuarios del transporte.
- (77) Debido al gran número de pequeños emisores en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, no es posible establecer el punto de regulación a nivel de las entidades que emiten directamente gases de efecto invernadero, como sucede en el caso de las instalaciones fijas y de la aviación. Por consiguiente, por razones de viabilidad técnica y eficiencia administrativa, es más apropiado establecer el punto de regulación en fases previas de la cadena de suministro. El acto que desencadena la obligación de cumplimiento en virtud del nuevo régimen del comercio de derechos de emisión debe ser el despacho a consumo de combustibles utilizados para la combustión en

<sup>(26)</sup> Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

los sectores de los edificios y el transporte por carretera, incluido el transporte por carretera de gases de efecto invernadero a efectos de su almacenamiento geológico, así como en otros sectores, que corresponden a las actividades industriales no contempladas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE. Para evitar la doble cobertura, no debe incluirse el despacho a consumo de combustibles que se utilizan en actividades contempladas en el anexo I de dicha Directiva.

- (78) Las entidades reguladas de los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores y el punto de regulación deben definirse en consonancia con el sistema de impuestos especiales establecido por la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo <sup>(27)</sup>, con las adaptaciones necesarias, ya que dicha Directiva ya dispone un sólido sistema de control de todas las cantidades de combustible despachadas a consumo a efectos del pago de impuestos especiales. Los consumidores finales de combustibles en esos sectores no deben estar sujetos a obligaciones en virtud de la Directiva 2003/87/CE.
- (79) Las entidades reguladas que entran en el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores deben estar sujetas a requisitos de permisos de emisión de gases de efecto invernadero similares a los de los titulares de instalaciones fijas. Es necesario establecer normas sobre las solicitudes de permisos, las condiciones para su expedición, el contenido y la revisión de los permisos, así como cualquier cambio relacionado con la entidad regulada. Para que el nuevo sistema comience de manera ordenada, los Estados miembros deben velar por que las entidades reguladas incluidas en el ámbito de aplicación del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión dispongan de un permiso válido desde el inicio del régimen en 2025.
- (80) La cantidad total de derechos de emisión para el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión debe seguir una trayectoria lineal para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de 2030 y tener en cuenta la contribución rentable de los sectores de los edificios y del transporte por carretera a una reducción de emisiones del 43 % a más tardar en 2030 con respecto a 2005, y de otros sectores, una contribución combinada de una reducción de emisiones del 42 % a más tardar en 2030 con respecto a 2005. La cantidad total de derechos de emisión debe establecerse por primera vez en 2027, seguir una trayectoria que comience en 2024 a partir del valor de los límites de emisiones de 2024, calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(28)</sup> sobre la base de las emisiones de referencia para los sectores cubiertos en 2005 y durante el período comprendido entre 2016 y 2018, conforme a los establecido por el artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento. En consecuencia, el factor de reducción lineal debe fijarse en el 5,10 %. A partir de 2028, la cantidad total de derechos de emisión debe fijarse sobre la base de la media de las emisiones notificadas en los años 2024, 2025 y 2026, y debe disminuir con la misma tasa de reducción anual absoluta establecida a partir de 2024, lo que se corresponde con un factor de reducción lineal del 5,38 % con respecto al valor comparable de 2025 de la trayectoria anteriormente definida. Si esas emisiones son significativamente superiores a dicho valor de trayectoria y si dicha divergencia no se debe a diferencias a pequeña escala en las metodologías de medición de emisiones, el factor de reducción lineal debe ajustarse para alcanzar el nivel de reducción de emisiones requerido en 2030.
- (81) La subasta de derechos de emisión es el método más sencillo y eficiente desde el punto de vista económico para la asignación de derechos de emisión, y también evita beneficios imprevistos. Tanto el sector de los edificios como el del transporte por carretera se encuentran bajo una presión competitiva relativamente pequeña o inexistente procedente de fuera de la Unión y no están expuestos a un riesgo de fuga de carbono. Por consiguiente, los derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera únicamente deben asignarse mediante subasta, sin asignación gratuita.
- (82) Con el fin de garantizar un comienzo sin complicaciones del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores y teniendo en cuenta la necesidad de las entidades reguladas de cubrir o comprar derechos de emisión futuros para mitigar su riesgo de precio y liquidez, debe subastarse anticipadamente una cantidad mayor de derechos de emisión. En 2027, los volúmenes de las subastas deben, por tanto, ser un 30 % superiores a la cantidad total de derechos de emisión para 2027. Esta cantidad sería suficiente para proporcionar liquidez, tanto si las emisiones disminuyen en consonancia con las reducciones necesarias, como en caso de que las reducciones de emisiones solo se materialicen progresivamente. Las normas detalladas para dicha distribución anticipada de los volúmenes de las subastas deben establecerse en un acto delegado relativo a la subasta, adoptado de conformidad con el artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.

<sup>(27)</sup> Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

<sup>(28)</sup> Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

- (83) Las normas de distribución de las acciones de subasta tienen mucha importancia para los ingresos procedentes de las subastas que recaerían sobre los Estados miembros, sobre todo, si se tiene en cuenta la necesidad de reforzar la capacidad de los Estados miembros para abordar las repercusiones sociales de una señal de precio del carbono en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. A pesar de que dichos sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores tienen características muy diferentes, conviene establecer una norma común de distribución similar a la aplicable a las instalaciones fijas. La mayoría de los derechos de emisión debe distribuirse entre todos los Estados miembros sobre la base de la distribución media de las emisiones del transporte por carretera, los edificios comerciales e institucionales y los edificios residenciales durante el período 2016-2018.
- (84) La introducción del precio del carbono en los sectores de los edificios y el transporte por carretera debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles existentes de pobreza energética. Alrededor de 34 millones de europeos, casi el 6,9 % de la población de la Unión, comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares en una encuesta realizada en 2021 en el conjunto de la Unión. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas del comercio de derechos de emisión correspondientes a los edificios, el transporte por carretera y otros sectores en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual régimen de comercio de derechos de emisión, dando prioridad a actividades que puedan contribuir a abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, o en medidas añadidas específicamente para abordar las preocupaciones conexas de tales sectores, incluidas las medidas políticas conexas en virtud de la Directiva 2012/27/UE.

Un nuevo Fondo Social para el Clima establecido por el Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(29)</sup> va a proporcionar financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los colectivos vulnerables más afectados, especialmente los hogares en situación de pobreza energética o de transporte. Este Fondo Social para el Clima va a promover la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que va a mitigar el riesgo de pobreza energética y de transporte durante la transición. Se va a basar en los mecanismos de solidaridad existentes y los va a complementar, en sinergia con otros programas de gasto y fondos de la Unión. 50 millones de derechos de emisión del RCDE de la UE de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 8 ter, de la Directiva 2003/87/CE y 150 millones de derechos de emisión del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, y los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión relativos a los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, hasta un máximo de 65 000 000 000 EUR, deben utilizarse para la financiación del Fondo Social para el Clima en forma de ingresos afectados externos de forma temporal y excepcional, a la espera de los debates y las deliberaciones sobre la propuesta de la Comisión, de 22 de diciembre de 2021, de una decisión del Consejo por la que se modifica la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea en relación con el establecimiento de un nuevo recurso propio basado en el RCDE de la UE, de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE.

Es necesario disponer que, en caso de que se adopte una decisión de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE por la que se establezca ese nuevo recurso propio, ese mismo recurso deje de ser considerado como un ingreso afectado externo cuando entre en vigor dicha decisión. Por lo que se refiere al Fondo Social para el Clima, en caso de que se adopte dicha decisión, la Comisión debe presentar, según proceda, las propuestas necesarias de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento (UE) 2023/955. Esto se entiende sin perjuicio del resultado de las negociaciones del marco financiero plurianual posterior a 2027.

- (85) La información sobre la utilización de los ingresos procedentes de las subastas debe armonizarse con la información actual establecida por el Reglamento (UE) 2018/1999.
- (86) Las entidades reguladas incluidas en el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión deben entregar derechos de emisión por sus emisiones verificadas, que se correspondan con las cantidades de combustible que hayan despachado a consumo. Deben entregar, por primera vez, derechos de emisión por sus emisiones verificadas en 2027. A fin de reducir al mínimo la carga administrativa, deben hacerse aplicables al nuevo régimen de comercio de derechos de emisión de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores una serie de normas aplicables al actual régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, con las adaptaciones necesarias. Esto incluye, en concreto, las normas sobre transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión, así como las normas sobre la validez de los derechos de emisión, las sanciones, los órganos competentes y las obligaciones de información de los Estados miembros.

<sup>(29)</sup> Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece el Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060 (véase la página 1 del presente Diario Oficial)

- (87) Algunos Estados miembros ya tienen impuestos nacionales sobre el carbono que se aplican a los edificios, el transporte por carretera y otros sectores contemplados en el anexo III de la Directiva 2003/87/CE. Por lo tanto, debe establecerse una excepción temporal hasta finales de 2030. Para garantizar la consecución de los objetivos de la Directiva 2003/87/CE y que el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión sea coherente, dicha excepción únicamente debe poder aplicarse en los casos en que el tipo impositivo nacional sea superior al precio medio de subasta del año pertinente y únicamente debe aplicarse a la obligación de entrega de las entidades reguladas que paguen dicho impuesto. Para garantizar la estabilidad y la transparencia del sistema, el impuesto nacional, incluidos los tipos impositivos pertinentes, debe notificarse a la Comisión al final del período de transposición de la presente Directiva. La excepción no debe afectar a los ingresos afectados externos para el Fondo Social para el Clima ni, si se establece en virtud del artículo 311, párrafo tercero, del TFUE, a un recurso propio basado en los ingresos procedentes de las subastas del comercio de derechos de emisión en los sectores del transporte por carretera, los edificios y otros sectores.
- (88) Para que el comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, y del transporte por carretera y otros sectores sea eficaz, debe ser posible realizar un seguimiento de las emisiones con un alto grado de certidumbre y a un coste razonable. Las emisiones deben atribuirse a las entidades reguladas sobre la base de las cantidades de combustible despachado a consumo y combinadas con un factor de emisión. Las entidades reguladas deben poder identificar y diferenciar de manera fiable y precisa los sectores en los que se despachan a consumo los combustibles, así como los usuarios finales de los combustibles, a fin de evitar efectos no deseados, como la doble carga. En el limitado número de casos en los que no se pueda evitar el doble cómputo entre emisiones en el RCDE de la UE existente y el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, o cuando surjan costes derivados de la entrega de derechos de emisión de actividades a las que no se aplica la Directiva 2003/87/CE, los Estados miembros deben utilizar esos ingresos para compensar el inevitable doble cómputo u otros costes de este tipo fuera de los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, de conformidad con el Derecho de la Unión. Deben, por tanto, conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de garantizar condiciones uniformes para evitar el doble cómputo y q derechos de emisión que sean objeto de entrega para emisiones que no estén contempladas en el régimen de comercio de derechos para los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, y para aportar una compensación económica. Para mitigar en mayor medida cualquier problema de doble cómputo, los plazos para el seguimiento y la entrega en el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión deben vencer un mes después de los plazos del actual régimen para las instalaciones fijas y la aviación. A fin de disponer de datos suficientes para determinar la cantidad total de derechos de emisión para el período comprendido entre 2028 y 2030, las entidades reguladas titulares de un permiso al inicio del sistema en 2025 deben notificar sus emisiones históricas asociadas correspondientes a 2024.
- (89) La transparencia en lo concerniente a los costes del carbono y la medida en que se repercuten en los consumidores es de vital importancia para hacer posible una reducción de las emisiones rápida y rentable en todos los sectores de la economía. Esto reviste especial importancia en un régimen de comercio de derechos de emisión basado en obligaciones procedentes de fases previas. El nuevo régimen de comercio de derechos de emisión tiene por objeto incentivar a las entidades reguladas a reducir el contenido de carbono de los combustibles, y dichas entidades no deben obtener beneficios indebidos repercutiendo a los consumidores más costes del carbono que aquellos en los que efectivamente incurrir. Si bien la subasta completa de derechos de emisión en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios, el transporte por carretera y otros sectores ya limita la aparición de tales beneficios indebidos, la Comisión debe realizar un seguimiento de en qué medida las entidades reguladas repercuten los costes del carbono, de modo que se eviten los beneficios inesperados. En relación con el capítulo IV bis, la Comisión debe informar anualmente, si es posible por tipo de combustible, sobre el nivel medio de los costes del carbono que se ha repercutido en los consumidores de la Unión.
- (90) Conviene introducir medidas para abordar el posible riesgo de un aumento excesivo de los precios, que, si es especialmente elevado al inicio del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión, puede menoscabar la predisposición de los hogares y las personas a invertir en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Dichas medidas deben complementar las garantías proporcionadas por la reserva de estabilidad del mercado y que entraron en funcionamiento en 2019. Aunque el mercado seguirá determinando el precio del carbono, las medidas de salvaguardia se activarán mediante un mecanismo automático basado en normas, según el cual los derechos de emisión solo van a retirarse de la reserva de estabilidad del mercado si se cumplen una o más condiciones concretas de activación basadas en el aumento del precio medio de los derechos de emisión. Este mecanismo adicional también debería ser muy reactivo, a fin de hacer frente a la excesiva volatilidad debida a factores distintos de los cambios en los fundamentos del mercado. Las medidas deben adaptarse a los diferentes niveles de aumento excesivo de los precios, lo que va a dar lugar a distintos grados de intervención. Las condiciones de activación deben ser objeto de un estrecho seguimiento por parte de la Comisión, que debe adoptar las medidas con carácter de urgencia cuando se cumplan dichas condiciones. Esto se entiende sin perjuicio de las medidas de acompañamiento que los Estados miembros puedan adoptar para hacer frente a los efectos sociales adversos.

- (91) Con el fin de aumentar la seguridad de los ciudadanos de que, en los primeros años del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión, el precio del carbono no supere los 45 EUR, conviene incluir un mecanismo adicional de estabilidad de precios para retirar derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado en caso de que el precio del carbono supere dicho nivel. En principio, la medida debe aplicarse una vez en un período de doce meses. Sin embargo, también debe poder aplicarse de nuevo durante el mismo período de doce meses en caso de que la Comisión, asistida por el Comité del Cambio Climático, considere que la evolución del precio justifica otra retirada de derechos de emisión. Habida cuenta del objetivo de este mecanismo de garantizar la estabilidad en los primeros años del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión, la Comisión debe evaluar su funcionamiento y si debe mantenerse después de 2029.
- (92) Como mecanismo de salvaguardia adicional antes del inicio del comercio de derechos de emisión en los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, debe ser posible retrasar la aplicación del límite máximo y las obligaciones de entrega cuando los precios al por mayor del gas o del petróleo sean excepcionalmente elevados en comparación con las tendencias históricas. El mecanismo debe ser automático, de manera que la aplicación del límite máximo y las obligaciones de entrega han de retrasarse un año si se cumplen determinadas condiciones de activación basadas en el precio de la energía. Los precios de referencia deben determinarse sobre la base de contratos de referencia en los mercados mayoristas del gas y del petróleo que estén disponibles inmediatamente y sean los más pertinentes para los consumidores finales. Deben preverse condiciones de activación separadas para los precios del gas y del petróleo, ya que su evolución sigue tendencias históricas diferentes. A fin de garantizar la seguridad del mercado, la Comisión debe aportar claridad sobre la aplicación del retraso con suficiente antelación, mediante un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (93) La aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores debe ser objeto de seguimiento por la Comisión, incluido el grado de convergencia de los precios con el RCDE de la UE existente y, si fuese necesario, deberá proponerse al Parlamento Europeo y al Consejo una revisión para mejorar la eficacia, la administración y la aplicación práctica del comercio de derechos de emisión en esos sectores sobre la base de los conocimientos adquiridos, así como una mayor convergencia de los precios. Debe exigirse a la Comisión que presente el primer informe sobre estas cuestiones a más tardar el 1 de enero de 2028.
- (94) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del artículo 3 *octies bis*, apartado 2, del artículo 3 *octies septies*, apartados 2 y 4, del artículo 10 *ter*, apartado 4, del artículo 12, apartados 3 *-quinquies* y 3 *-quater*, del artículo 14, apartado 1, del artículo 30 *septies*, apartados 3 y 5, y del artículo 30 *nonies*, apartado 7, de la Directiva 2003/87/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la atribución de competencias de ejecución recogida en los artículos 14 y 15 de dicha Directiva debe ampliarse para que incluya los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores. Dichas competencias de ejecución, a excepción de las competencias de ejecución relativas al artículo 3 *octies septies*, apartado 2, y al artículo 12, apartados 3 *-quinquies* y 3 *-quater*, de la Directiva 2003/87/CE, deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(30)</sup>.
- (95) Para lograr los objetivos recogidos en la presente Directiva y otra legislación de la Unión, en particular aquellos recogidos en el Reglamento (UE) 2021/1119, la Unión y sus Estados miembros deben hacer uso de las últimas pruebas científicas en la ejecución de las políticas. Por consiguiente, cuando el Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático proporcione asesoramiento científico y emita informes relativos al RCDE de la UE, la Comisión debe tener en cuenta dichos asesoramiento e informes, en particular en lo que respecta a la necesidad de políticas y medidas adicionales de la Unión para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas del Reglamento (UE) 2021/1119, y de políticas y medidas adicionales de la Unión en vista de la aspiración y la integridad medioambiental de las medidas de mercado mundial para la aviación y el transporte marítimo.
- (96) Para reconocer la contribución de los ingresos del RCDE de la UE a la transición climática, debe introducirse una etiqueta RCDE de la UE. Entre otras medidas para garantizar la visibilidad de la financiación del RCDE de la UE, los Estados miembros y la Comisión deben velar por que los proyectos y actividades subvencionados a través del Fondo de Modernización y el Fondo de Innovación se indiquen claramente, mediante una etiqueta adecuada, como procedentes de los ingresos del RCDE de la UE.

<sup>(30)</sup> 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).

- (97) Con vistas a alcanzar el objetivo de neutralidad climática establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119, debe fijarse un objetivo climático para el conjunto de la Unión para 2040, sobre la base de una propuesta legislativa para modificar dicho Reglamento. El RCDE de la UE debe revisarse para adaptarlo al objetivo climático de la Unión para 2040. Como consecuencia, a más tardar en julio de 2026, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre varios aspectos del RCDE de la UE, acompañando el informe, en su caso, de una propuesta legislativa y una evaluación de impacto. En consonancia con el Reglamento (UE) 2021/1119, debe darse prioridad a la reducción de las emisiones directas, lo que tiene que complementarse con un aumento de las absorciones de carbono para lograr la neutralidad climática. Por lo tanto, entre otros aspectos, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar en julio de 2026 sobre la manera en que las emisiones absorbidas de la atmósfera y almacenadas de forma segura y permanente, por ejemplo mediante la captura directa de aire, podrían ser objeto del comercio de derechos de emisión, sin compensar reducciones de emisiones necesarias. En tanto no estén sujetas a la tarificación del carbono todas las fases de la vida de un producto en el que se utilice carbono capturado, en particular la fase de incineración de residuos, confiar en la estimación de las emisiones en el punto de su liberación a la atmósfera conduciría a una contabilización insuficiente de las emisiones.

Con el fin de regular la captura de carbono de manera que se reduzcan las emisiones netas y se garantice que se contabilizan todas las emisiones y se evita el doble cómputo, generando a la vez incentivos económicos, la Comisión debe evaluar, a más tardar en julio de 2026, si todas las emisiones de gases de efecto invernadero incluidas en la Directiva 2003/87/CE se contabilizan efectivamente y si se evita efectivamente el doble cómputo. En particular, debe evaluar la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturadas y utilizadas en un producto de una manera distinta de la contemplada en el artículo 12, apartado 3 *ter*, y tener en cuenta las fases posteriores del proceso, incluida la eliminación y la incineración de residuos. Por último, la Comisión también debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la viabilidad de reducir los umbrales de potencia térmica nominal total de 20 MW para las actividades del anexo I de la Directiva 2003/87/CE, teniendo en cuenta los beneficios medioambientales y la carga administrativa.

- (98) A más tardar en julio de 2026, la Comisión debe evaluar también la viabilidad de incluir las instalaciones de incineración de residuos urbanos en el RCDE de la UE, e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo, también con vistas a su inclusión a partir de 2028, y proporcionar una evaluación de la posible necesidad de una opción de exclusión voluntaria por parte de los Estados miembros hasta finales de 2030, teniendo en cuenta la importancia de que todos los sectores contribuyan a la reducción de emisiones. La inclusión de las instalaciones de incineración de residuos urbanos en el RCDE de la UE contribuiría a la economía circular al alentar el reciclaje, la reutilización y la reparación de productos, ayudando al mismo tiempo a la descarbonización de la economía en su conjunto. La inclusión de instalaciones de incineración de residuos urbanos reforzaría los incentivos para la gestión sostenible de los residuos en consonancia con la jerarquía de residuos y crearía unas condiciones de competencia equitativas entre las regiones que han incluido la incineración de residuos urbanos en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE.

Para evitar la desviación de los residuos de las instalaciones de incineración de residuos urbanos hacia vertederos en la Unión, que generan emisiones de metano, y para evitar las exportaciones de residuos a terceros países, que pueden tener repercusiones negativas en el medio ambiente, la Comisión debe tener en cuenta en su informe la posible desviación de los residuos hacia la eliminación mediante el depósito en vertederos en la Unión y las exportaciones de residuos a terceros países. La Comisión también debe tener en cuenta los efectos en el mercado interior, el posible falseamiento de la competencia, la integridad medioambiental, la armonización con los objetivos de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(31)</sup> y la solidez y exactitud en relación con el seguimiento y el cálculo de las emisiones. Teniendo en cuenta las emisiones de metano procedentes del depósito en vertederos y para evitar la creación de condiciones de competencia desiguales, la Comisión también debe evaluar la posibilidad de incluir en el RCDE de la UE otros procedimientos de gestión de residuos, como el depósito en vertederos, la fermentación, el compostaje y el tratamiento mecánico-biológico, cuando evalúe la viabilidad de incluir las instalaciones de incineración de residuos urbanos.

- (99) A fin de adoptar actos no legislativos de aplicación general para completar o modificar algunos elementos no esenciales de un acto legislativo, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas, las normas para la aplicación de la condicionalidad, las normas de funcionamiento del Fondo de Innovación, las normas de funcionamiento del mecanismo de licitación competitiva en relación con los CD y los CDC, los requisitos para considerar que los gases de efecto invernadero se han fijado químicamente de forma permanente en un producto y la ampliación de la actividad a que se refiere el anexo III de la Directiva 2003/87/CE para otros sectores. Además, para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la delegación en el artículo 10, apartado 4, de la

<sup>(31)</sup> Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

Directiva 2003/87/CE en lo que respecta al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas debe ampliarse para que incluya los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores. 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 <sup>(32)</sup>. 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.

- (100) Las disposiciones relativas al RCDE de la UE vigente y su ampliación al transporte marítimo deben aplicarse a partir de 2024, en consonancia con la necesidad de una acción urgente por el clima y de que todos los sectores contribuyan a la reducción de las emisiones de manera rentable. Por consiguiente, los Estados miembros deben transponer las disposiciones relativas a dichos sectores a más tardar el 31 de diciembre de 2023. No obstante, el plazo de transposición de las disposiciones relativas al régimen de comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores debe ser el 30 de junio de 2024, ya que las normas sobre seguimiento, notificación, verificación y concesión de permisos para esos sectores se aplican a partir del 1 de enero de 2025 y requieren tiempo suficiente para una aplicación ordenada. Con carácter excepcional, a fin de garantizar la transparencia y la solidez de la notificación, los Estados miembros deben transponer la obligación de notificar las emisiones históricas de esos sectores a más tardar el 31 de diciembre de 2023, ya que dicha obligación se refiere a las emisiones del año 2024. De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos <sup>(33)</sup>, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición, cuando esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de dichos documentos está justificada.
- (101) Un RCDE de la UE reformado, que funcione correctamente e incluya un instrumento para estabilizar el mercado constituye un medio fundamental para que la Unión alcance su objetivo de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, el objetivo de neutralidad climática de la Unión a más tardar en 2050, y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119, y también los objetivos del Acuerdo de París. La reserva de estabilidad del mercado pretende corregir el desequilibrio entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado. El artículo 3 de la Decisión (UE) 2015/1814 establece que la reserva debe revisarse tres años después de su puesta en marcha, y que se debe prestar atención especial a la cifra porcentual para determinar la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a la reserva de estabilidad del mercado, el umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) que determina la incorporación de derechos de emisión y la cantidad de derechos de emisión que deben retirarse de la reserva. El umbral actual que determina la incorporación de derechos de emisión a la reserva de estabilidad del mercado se estableció en 2018, con la última revisión del RCDE de la UE, mientras que el factor de reducción lineal se está incrementando mediante la presente Directiva. Por consiguiente, como parte de la revisión periódica del funcionamiento de la reserva de estabilidad del mercado, la Comisión también debe evaluar la necesidad de un posible ajuste de dicho umbral, en consonancia con el factor lineal a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE.
- (102) Teniendo en cuenta la necesidad de emitir una señal de inversión más fuerte para reducir las emisiones de forma eficaz en relación con los costes, y con miras a reforzar el RCDE de la UE, debe modificarse la Decisión (UE) 2015/1814 a fin de aumentar el tipo porcentual para la determinación del número de derechos de emisión que vayan a depositarse cada año en la reserva de estabilidad del mercado. Además, en el caso de niveles inferiores del CTDC, la incorporación debe ser equivalente a la diferencia entre el CTDC y el umbral que determina la incorporación de derechos de emisión. Esto evitaría la considerable incertidumbre en los volúmenes de subasta que se producen cuando el CTDC se aproxima al umbral y, al mismo tiempo, garantizaría que el excedente alcanzase el volumen necesario para considerar que el mercado del carbono funciona de manera equilibrada.
- (103) Asimismo, para asegurarse de que el nivel de derechos de emisión que permanece en la reserva de estabilidad del mercado después de la invalidación sea predecible, la invalidación de los derechos de emisión de la reserva ya no debe depender de los volúmenes de subasta del año anterior. Por consiguiente, el número de derechos de emisión de la reserva debe fijarse en un nivel de 400 millones de derechos de emisión, lo que se corresponde con el umbral más bajo para el valor del CTDC.

<sup>(32)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(33)</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- (104) El análisis de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta de Directiva también ha puesto de manifiesto que la demanda neta de la aviación debe incluirse en el CTDC. Además, dado que los derechos de emisión de la aviación pueden utilizarse del mismo modo que los derechos de emisión generales, incluir la aviación en la reserva la haría más precisa y, por tanto, una herramienta mejor para garantizar la estabilidad del mercado. El cálculo del CTDC debe incluir las emisiones y los derechos de emisión de la aviación expedidos con respecto a la aviación a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva.
- (105) Para aclarar el cálculo del CTDC, la Decisión (UE) 2015/1814 debe especificar que únicamente se incluyen en la oferta derechos de emisión expedidos y no incluidos en la reserva de estabilidad del mercado. Además, la fórmula ya no debe restar el número de derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado de la oferta de derechos de emisión. Este cambio no tendría ninguna repercusión importante en el resultado del cálculo del CTDC, ni en los cálculos anteriores del CTDC o en la reserva.
- (106) A fin de atenuar el riesgo de desequilibrios de la oferta y la demanda asociados con el inicio del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores, así como para hacerlo más resistente a las perturbaciones del mercado, debe aplicarse a esos sectores el mecanismo basado en normas de la reserva de estabilidad del mercado. Para que esta reserva esté operativa desde el inicio del sistema, debe establecerse con una dotación inicial de 600 millones de derechos de emisión para el comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores. Los umbrales iniciales inferior y superior, que desencadenan la retirada o la incorporación de derechos de emisión de la reserva, deben estar sujetos a una cláusula de revisión general. Otros elementos, como la publicación del CTDC o la cantidad de derechos de emisión retirados o incorporados a la reserva, deben seguir las normas de la reserva para otros sectores.
- (107) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, promover reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma rentable y económicamente eficiente y de manera proporcional al objetivo de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero para el conjunto de la economía de aquí a 2030 mediante un mecanismo basado en el mercado ampliado y modificado 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.
- (108) Por lo tanto, procede modificar la Directiva 2003/87/CE y la Decisión (UE) 2015/1814 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 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

La presente Directiva establece, asimismo, reducciones más importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero para contribuir a alcanzar los niveles de reducción que se consideran necesarios, desde el punto de vista científico, para evitar un cambio climático peligroso. Contribuye a la consecución del objetivo de neutralidad climática de la Unión y de sus objetivos climáticos establecidos en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) y, por ende, a los objetivos del Acuerdo de París (\*\*).

(\*) 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).

(\*\*) DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.»

2) En el artículo 2, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. La presente Directiva se aplicará a las actividades enumeradas en los anexos I y III y a los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo II. Cuando una instalación que está incluida en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE debido al funcionamiento de unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW modifique sus procesos de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deje de alcanzar dicho umbral, el Estado miembro en el que se localiza dicha instalación dará al titular la opción de permanecer en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE hasta el final del período actual de cinco años y del siguiente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en sus procesos de producción. El titular de dicha instalación podrá decidir que la instalación deba permanecer en el ámbito de aplicación del RCDE de la UE únicamente hasta el final del período de cinco años en curso, o también del siguiente período de cinco años, tras el cambio en sus procesos de producción. El Estado miembro de que se trate notificará a la Comisión los cambios con respecto a la lista presentada a la Comisión de conformidad con el artículo 11, apartado 1.

2. La presente Directiva se aplicará sin perjuicio de cualquier requisito en virtud de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*).

(\*) Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).».

3) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) “emisiones”: la liberación de gases de efecto invernadero procedentes de fuentes situadas en una instalación o la liberación procedente de una aeronave que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I, o de buques que realizan una actividad de transporte marítimo enumerada en el anexo I, de los gases especificados con respecto a dicha actividad, o la liberación de gases de efecto invernadero correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III;»;

b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) “permiso de emisión de gases de efecto invernadero”: el permiso expedido con arreglo a los artículos 5, 6 y 30 *ter*;»;

c) se suprime la letra u);

d) se añaden las letras siguientes:

«w) “empresa naviera”: el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);

x) “viaje”: un viaje tal como se define en el artículo 3, letra c), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*);

y) “autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera”: la autoridad responsable de gestionar el RCDE de la UE con respecto a una empresa naviera, de conformidad con el artículo 3 *octies septies*;

z) “puerto de escala”: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros, o el puerto en el que un buque de alta mar se detiene para proceder al relevo de la tripulación; quedan excluidos de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación de un buque distinto de un buque de alta mar, entrar en dique seco o reparar el buque, su equipo, o ambos, las paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento, así como las paradas de buques portacontenedores en un puerto vecino de transbordo de contenedores enumerado en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 3 *octies bis*, apartado 2;

- aa) “crucero”: un buque de pasajeros que carece de cubierta de carga y está concebido exclusivamente para el transporte comercial de pasajeros en alojamiento nocturno en un viaje marítimo;
- ab) “contrato por diferencia” o “CD”: el contrato entre la Comisión y el productor, seleccionado a través de un mecanismo de licitación competitiva, como una subasta, de un producto con bajas emisiones de carbono o sin emisiones de carbono, y según el cual se proporciona al productor un apoyo del Fondo de Innovación que cubre la diferencia entre el precio ganador, también conocido como el precio de ejercicio, por una parte, y un precio de referencia, derivado del precio del producto producido con bajas emisiones de carbono o sin emisiones de carbono, el precio de mercado de un sustituto cercano, o una combinación de esos dos precios;
- ac) “contrato por diferencia para el carbono” o “CDC”: el contrato entre la Comisión y el productor, seleccionado a través de un mecanismo de licitación competitiva, como una subasta, de un producto con bajas emisiones de carbono o sin emisiones de carbono, y según el cual se proporciona al productor un apoyo del Fondo de Innovación que cubre la diferencia entre el precio ganador, también conocido como el precio de ejercicio, por una parte, y un precio de referencia derivado del precio medio de los derechos de emisión, por otra;
- ad) “contrato de prima fija”: el contrato entre la Comisión y el productor, seleccionado a través de un mecanismo de licitación competitiva, como una subasta, de un producto con bajas emisiones de carbono o sin emisiones de carbono, y según el cual se proporciona ayuda al productor en forma de un importe fijo por unidad del producto producido;
- ae) “entidad regulada”: a efectos del capítulo IV *bis*, toda persona física o jurídica, con excepción de cualquier consumidor final de los combustibles, que ejerza la actividad contemplada en el anexo III y que pertenezca a una de las categorías siguientes:
- i) cuando el combustible pase a través de un depósito fiscal, tal como se define en el artículo 3, punto 11, de la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo (\*\*), el depositario autorizado, tal como se define en el artículo 3, punto 1, de dicha Directiva, sujeto al pago de los impuestos especiales que se hayan devengado en virtud del artículo 7 de dicha Directiva,
  - ii) si el inciso i) de la presente letra no es aplicable, cualquier otro deudor del impuesto especial que se haya devengado en virtud del artículo 7 de la Directiva (UE) 2020/262 o del artículo 21, apartado 5, párrafo primero, de la Directiva 2003/96/CE del Consejo (\*\*\*) por los combustibles contemplados en el capítulo IV *bis* de la presente Directiva,
  - iii) si los incisos i) y ii) de la presente letra no son aplicables, cualquier otra persona que deban registrar las autoridades competentes pertinentes del Estado miembro para ser deudora del impuesto especial, incluida cualquier persona exenta del pago del impuesto especial a que se refiere el artículo 21, apartado 5, párrafo cuarto, de la Directiva 2003/96/CE,
  - iv) si los incisos i), ii) y iii) no son aplicables o si varias personas son responsables solidarias del pago del mismo impuesto especial, cualquier otra persona designada por un Estado miembro;
- af) “combustible”: a efectos del capítulo IV *bis*, uno de los productos energéticos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2003/96/CE, incluidos los combustibles enumerados en los cuadros A y C del anexo I de dicha Directiva, así como cualquier otro producto destinado a ser utilizado, puesto a la venta o utilizado como carburante de automoción o combustible para calefacción, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva, también para la generación de electricidad;
- ag) “despacho a consumo”: a efectos del capítulo IV *bis* de la presente Directiva, el despacho a consumo tal y como se define en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva (UE) 2020/262;
- ah) “precio del TTF de gas”: a efectos del capítulo IV *bis*, el precio del contrato de futuros de gas a un mes vista negociado en el mecanismo de transferencia de títulos (TTF), gestionado por *Gasunie Transport Services B.V.*;

- ai) “precio del petróleo crudo *Brent*”: a efectos del capítulo IV *bis*, el precio de los futuros del petróleo crudo, utilizado como precio de referencia para la compra de petróleo.

- (\*) Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).
- (\*\*) Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).
- (\*\*\*) Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).
- (\*\*\*\*) Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).».

- 4) El título del capítulo II se sustituye por el texto siguiente:

«Aviación y transporte marítimo».

- 5) El artículo 3 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3 *bis*

### Ámbito de aplicación

Los artículos 3 *ter* a 3 *octies* se aplicarán a la asignación y expedición de derechos de emisión en relación con las actividades de aviación enumeradas en el anexo I. Los artículos 3 *octies bis* a 3 *octies octies* se aplicarán a las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I.».

- 6) El artículo 3 *octies* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3 *octies*

### Planes de seguimiento y notificación

Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que los operadores de aeronaves presenten a las autoridades competentes de dichos Estados miembros un plan de seguimiento en el que establezcan medidas para el seguimiento y notificación de las emisiones y por que la autoridad competente apruebe dichos planes de acuerdo con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 14.».

- 7) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 3 *octies bis*

### Ámbito de aplicación a las actividades de transporte marítimo

1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de las obligaciones de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes con origen en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto de escala situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen viajes desde un puerto de escala situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen viajes desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que se encuentren en un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, una lista de los puertos vecinos de transbordo de contenedores y, en lo sucesivo, la actualizará cada dos años a más tardar el 31 de diciembre.

Dichos actos de ejecución enumerarán un puerto como puerto de transbordo de contenedores vecinos cuando la proporción de transbordos de contenedores, medida en unidades equivalentes a 20 pies, supere el 65 % del tráfico total de contenedores de dicho puerto durante el período de doce meses más reciente para el que se disponga de datos pertinentes y cuando dicho puerto esté situado fuera de la Unión pero a menos de 300 millas náuticas de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro. A efectos del presente apartado, los contenedores se considerarán

transbordados cuando se descarguen de un buque al puerto con el único fin de cargarlos en otro buque. La lista establecida por la Comisión en virtud del párrafo primero no incluirá puertos situados en un tercer país para los que dicho tercer país aplica efectivamente medidas equivalentes a la presente Directiva.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

3. Los artículos 9, 9 *bis* y 10 se aplicarán a las actividades de transporte marítimo de la misma manera que a otras actividades incluidas en el RCDE de la UE, con la siguiente excepción por lo que respecta a la aplicación del artículo 10.

Hasta el 31 de diciembre de 2030, se asignará un porcentaje de derechos de emisión a aquellos Estados miembros en los que la proporción entre las empresas navieras que habrían estado bajo su responsabilidad con arreglo al artículo 3 *octies septies* y la población respectiva de 2020, sobre la base de los datos disponibles para el período comprendido entre 2018 y 2020, sea de más de quince empresas navieras por millón de habitantes. La cantidad de derechos de emisión equivaldrá al 3,5 % de la cantidad adicional de los derechos de emisión resultante del aumento del límite máximo para el transporte marítimo a que se refiere el artículo 9, párrafo tercero, en el año correspondiente. Para los años 2024 y 2025, la cantidad de derechos de emisión se multiplicará además por los porcentajes aplicables al año correspondiente de conformidad con el artículo 3 *octies ter*, párrafo primero, letras a) y b). Los ingresos generados procedentes de dicha subasta de los derechos de emisión deberían utilizarse para los fines mencionados en el artículo 10, apartado 3, párrafo primero, letra g), por lo que respecta al sector marítimo, y en las letras f) e i). El 50 % de los derechos de emisión se distribuirá entre los Estados miembros pertinentes en función de la proporción de empresas navieras bajo su responsabilidad y el resto se distribuirá a partes iguales entre ellos.

*Artículo 3 octies ter*

### **Introducción gradual de los requisitos para el transporte marítimo**

Las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión con arreglo al siguiente calendario:

- a) el 40 % de las emisiones verificadas notificadas para 2024 que estarían sujetas a requisitos de entrega de conformidad con el artículo 12;
- b) el 70 % de las emisiones verificadas notificadas para 2025 que estarían sujetas a requisitos de entrega de conformidad con el artículo 12;
- c) el 100 % de las emisiones verificadas notificadas para 2026 y los años sucesivos de conformidad con el artículo 12.

Cuando se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo correspondientes a los años 2024 y 2025, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad de derechos de emisión correspondiente a dicha diferencia en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

*Artículo 3 octies quater*

### **Disposiciones para la transferencia de los costes del RCDE de la UE de la empresa naviera a otra entidad**

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que, cuando la responsabilidad última de la compra del combustible, la explotación del buque, o ambas, sean asumidas por una entidad distinta de la empresa naviera en virtud de un acuerdo contractual, esta tenga derecho a que dicha entidad le reembolse los costes derivados de la entrega de los derechos de emisión.

A efectos de este artículo, se entenderá por “explotación del buque” la determinación de las mercancías que se transportan o de la ruta y la velocidad del buque. La empresa naviera seguirá siendo la entidad responsable de entregar los derechos de emisión de conformidad con los artículos 3 *octies ter* y 12 y del cumplimiento general de las disposiciones del Derecho nacional por la que se transpone la presente Directiva. Los Estados miembros velarán por que las empresas navieras bajo su responsabilidad cumplan las obligaciones de entrega de derechos de emisión de conformidad con los artículos 3 *octies ter* y 12, sin perjuicio del derecho de dichas empresas navieras a ser reembolsadas por los operadores comerciales por los costes derivados de la entrega.

*Artículo 3 octies quinquies*

### **Seguimiento y notificación de las emisiones procedentes del transporte marítimo**

En lo que respecta a las emisiones procedentes de las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I de la presente Directiva, la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera velará por que las empresas navieras bajo su responsabilidad realicen el seguimiento y notifiquen los parámetros pertinentes durante un período de notificación y le presenten datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) 2015/757.

*Artículo 3 octies sexies*

### **Verificación y acreditación de las normas sobre emisiones procedentes del transporte marítimo**

La autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera se asegurará de que la notificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa naviera presentados por una empresa naviera de conformidad con el artículo 3 octies quinquies de la presente Directiva se verifique de conformidad con las normas de verificación y acreditación establecidas en el capítulo III del Reglamento (UE) 2015/757.

*Artículo 3 octies septies*

### **Autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera**

1. La autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera será:
  - a) en el caso de una empresa naviera registrada en un Estado miembro, el Estado miembro en el que esté registrada la empresa naviera;
  - b) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro, el Estado miembro con el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes efectuados por dicha empresa naviera en los cuatro años previos de seguimiento y que estén incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 3 octies bis;
  - c) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro y que no haya realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación del artículo 3 octies bis en los cuatro últimos años de seguimiento, el Estado miembro donde un buque de la empresa naviera haya iniciado o finalizado su primer viaje comprendido dentro del ámbito de aplicación de dicho artículo.
2. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión establecerá, por medio de actos de ejecución:
  - a) antes del 1 de febrero de 2024, una lista de las empresas navieras que hayan realizado una actividad de transporte marítimo enumerada en el anexo I, que esté incluida en el ámbito de aplicación dispuesto en el artículo 3 octies bis a partir del 1 de enero de 2024 y que especifique la autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera de conformidad con el apartado 1 del presente artículo;
  - b) antes del 1 de febrero de 2026 y cada dos años a partir de esa fecha, una lista actualizada para reasignar las empresas navieras registradas en un Estado miembro a otra autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera si cambian de Estado miembro de registro en la Unión de conformidad con el apartado 1, letra a), del presente artículo, o para incluir a las empresas navieras que hayan realizado posteriormente una actividad de transporte marítimo enumerada en el anexo I incluida en el ámbito de aplicación dispuesto en el artículo 3 octies bis, de conformidad con el apartado 1, letra c), del presente artículo, y
  - c) antes del 1 de febrero de 2028 y cada cuatro años a partir de esa fecha, una lista actualizada para reasignar a otra autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera, de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo, las empresas navieras que no estén registradas en un Estado miembro.
3. Una autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera que, con arreglo a la lista establecida de conformidad con el apartado 2, sea responsable de una empresa naviera, conservará dicha responsabilidad con independencia de los cambios posteriores en las actividades o el registro de la empresa naviera hasta que dichos cambios se reflejen en una lista actualizada.
4. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas relativas a la gestión de las empresas navieras por las autoridades responsables de la gestión con respecto a una empresa naviera en virtud de la presente Directiva. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 2.

*Artículo 3 octies octies***Presentación de informes y revisión**

1. En caso de adopción por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará la presente Directiva habida cuenta de la medida adoptada.

A tal fin, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en un plazo de dieciocho meses a partir de la adopción de dicha medida de mercado mundial y antes de su puesta en funcionamiento. En dicho informe, la Comisión examinará la medida de mercado mundial en lo que respecta a:

- a) su aspiración a la luz de los objetivos del Acuerdo de París;
- b) su integridad medioambiental general, también en comparación con las disposiciones de la presente Directiva relativas al transporte marítimo, y
- c) cualquier cuestión relacionada con la coherencia entre el RCDE de la UE y dicha medida.

Cuando proceda, la Comisión podrá acompañar el informe a que se refiere el párrafo segundo del presente apartado de una propuesta legislativa por la que se modifique la presente Directiva de manera coherente con el objetivo climático de la Unión para 2030 y el objetivo de neutralidad climática establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 y con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción por el clima de la Unión, a fin de garantizar la coherencia entre la aplicación de la medida de mercado mundial y el RCDE de la UE, evitando al mismo tiempo cualquier doble carga significativa.

2. En caso de que la OMI no adopte a más tardar en 2028 una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París y al menos a un nivel comparable al resultante de las medidas de la Unión adoptadas en virtud de la presente Directiva, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará la necesidad de aplicar la asignación de derechos de emisión y las obligaciones de entrega con respecto a más del cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes entre un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y un puerto de escala fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la luz de los objetivos del Acuerdo de París. En dicho informe, la Comisión tendrá en cuenta, en particular, los progresos realizados a nivel de la OMI y examinará si un tercer país cuenta con una medida de mercado equivalente a la presente Directiva y evaluará el riesgo de un aumento de las prácticas evasivas, en particular mediante un cambio a otros modos de transporte o un traslado del centro de operaciones portuarias a puertos situados fuera de la Unión.

El informe a que se refiere el párrafo primero irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa para que se modifique la presente Directiva.

3. La Comisión realizará un seguimiento de la aplicación del presente capítulo en relación con el transporte marítimo, en particular para detectar comportamientos evasivos con el fin de evitarlos en una fase temprana, teniendo asimismo en cuenta a las regiones ultraperiféricas, e informará cada dos años a partir del 2024 de dicha aplicación del presente capítulo en relación con el transporte marítimo y las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas navieras que intentan eludir las obligaciones de la presente Directiva. La Comisión también se ocupará del seguimiento de efectos en lo que se refiere, entre otros factores, a los posibles aumentos del coste del transporte, al falseamiento de los mercados y los cambios en el tráfico portuario, como la elusión portuaria y los traslados de los centros de transbordo, a la competitividad general del sector marítimo en los Estados miembros y, en particular, a los efectos en los servicios de transporte marítimo que suponen servicios esenciales de continuidad territorial. Si procede, la Comisión propondrá medidas para garantizar la aplicación efectiva del presente capítulo en relación con el transporte marítimo, en particular medidas para hacer frente a las tendencias en lo que respecta a las empresas navieras que intentan eludir las obligaciones de la presente Directiva.

4. A más tardar el 30 de septiembre de 2028, la Comisión evaluará la conveniencia de prorrogar la aplicación del artículo 3 octies bis, apartado 3, párrafo segundo, más allá del 31 de diciembre de 2030 y, si procede, presentará una propuesta legislativa a tal efecto.

5. A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará la viabilidad y las repercusiones económicas, medioambientales y sociales de la inclusión en la presente Directiva de las emisiones procedentes de los buques, incluidos los buques de alta mar con un arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas, basándose, en particular, en el análisis que acompaña a la revisión del Reglamento (UE) 2015/757 prevista a más tardar para el 31 de diciembre de 2024.

Dicho informe también tendrá en cuenta las interrelaciones entre la presente Directiva y el Reglamento (UE) 2015/757 y se basará en la experiencia adquirida con su aplicación. En dicho informe, la Comisión también estudiará la mejor manera de que la presente Directiva tenga en cuenta la adopción de combustibles marítimos renovables e hipocarbónicos a lo largo de su ciclo de vida. En su caso, el informe podrá ir acompañado de propuestas legislativas.».

- 8) El artículo 3 *nonies* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3 *nonies*

### **Ámbito de aplicación**

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las actividades enumeradas en el anexo I distintas de las actividades de aviación y de las actividades de transporte marítimo.».

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

«e) la obligación de entregar derechos de emisión equivalentes a las emisiones totales de la instalación en dicho año natural, verificadas de conformidad con el artículo 15 y dentro del plazo establecido en el artículo 12, apartado 3.».

- 10) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

### **Coordinación de la Directiva 2010/75/UE**

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, en el caso de las instalaciones que lleven a cabo actividades contempladas en el anexo I de la Directiva 2010/75/UE, las condiciones y el procedimiento de expedición del permiso de emisión de gases de efecto invernadero se coordinen con los correspondientes de la expedición del permiso contemplado en dicha Directiva. Los requisitos establecidos en los artículos 5, 6 y 7 de la presente Directiva podrán integrarse en los procedimientos previstos en la Directiva 2010/75/UE.

La Comisión revisará la eficacia de las sinergias con la Directiva 2010/75/UE. Los permisos medioambientales y climáticos pertinentes estarán coordinados para garantizar una ejecución eficiente y más rápida de las medidas necesarias para cumplir los objetivos climáticos y energéticos de la Unión. La Comisión podrá presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el contexto de cualquier futura revisión de la presente Directiva.».

- 11) En el artículo 9, se añaden los párrafos siguientes:

«En 2024, la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión se reducirá en 90 millones de derechos de emisión. En 2026, la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión se reducirá en 27 millones de derechos de emisión. En 2024, la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión se incrementará en 78,4 millones de derechos de emisión para el transporte marítimo. El factor lineal será del 4,3 % de 2024 a 2027 y del 4,4 % a partir de 2028. El factor lineal también se aplicará a los derechos de emisión correspondientes a las emisiones medias procedentes del transporte marítimo notificadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 que se contemplan en el artículo 3 *octies bis* de la presente Directiva. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión a más tardar el 6 de septiembre de 2023.

A partir del 1 de enero de 2026 y del 1 de enero de 2027, respectivamente, la cantidad de derechos de emisión se incrementará para tener en cuenta la cobertura de las emisiones de gases de efecto invernadero distintas de las emisiones de CO<sub>2</sub> de las actividades del transporte marítimo y la cobertura de las emisiones de los buques de alta mar, sobre la base de sus emisiones del año más reciente del que se disponga de datos. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita se pondrán a disposición para apoyar la innovación de conformidad con el artículo 10 *bis*, apartado 8.».

- 12) El artículo 10 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«El 2 % de la cantidad total de derechos de emisión entre 2021 y 2030 se subastará para crear un fondo destinado a mejorar la eficiencia energética y modernizar los sistemas de energía de algunos Estados miembros (en lo sucesivo, “Estados miembros beneficiarios”) según lo dispuesto en el artículo 10 *quinquies* (en lo sucesivo, “Fondo de Modernización”). Los Estados miembros beneficiarios de dicha cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB *per cápita* a precios de mercado por debajo del 60 % de la media de la Unión en 2013. Los fondos correspondientes a dicha cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II *ter*, parte A.

Además, se subastará para el Fondo de Modernización el 2,5 % de la cantidad total de derechos de emisión entre 2024 y 2030. Los Estados miembros beneficiarios de dicha cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB *per cápita* a precios de mercado por debajo del 75 % de la media de la Unión durante el período comprendido entre 2016 y 2018. Los fondos correspondientes a dicha cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II *ter*, parte B.»;

b) en el apartado 3, párrafo primero, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«3. Corresponderá a los Estados determinar la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, a excepción de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros deben utilizar dichos ingresos, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 6, de la presente Directiva o el equivalente en valor financiero de tales ingresos, para uno o varios de los fines siguientes:»;

c) en el apartado 3, párrafo primero, las letras b) a f) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) para desarrollar energías renovables y redes de transmisión de la electricidad con objeto de cumplir el compromiso de la Unión con las energías renovables y los objetivos de la Unión en materia de interconectividad, de desarrollar otras tecnologías que contribuyan a la transición a una economía hipocarbónica segura y sostenible, y de contribuir al cumplimiento del compromiso de la Unión de aumentar la eficiencia energética a los niveles acordados en los actos legislativos pertinentes, incluida la producción de electricidad de los autoconsumidores de energías renovables y de las comunidades de energías renovables;

c) para medidas dirigidas a impedir la deforestación, a apoyar la protección y la recuperación de las turberas, los bosques y otros ecosistemas terrestres o marítimos, incluidas medidas que contribuyen a la protección, recuperación y mejor gestión de dichos ecosistemas, en particular por lo que respecta a las zonas marinas protegidas, y a aumentar la forestación y reforestación respetuosas con la biodiversidad, también en los países en desarrollo que hayan ratificado el Acuerdo de París, y para medidas dirigidas a transferir tecnologías y facilitar la adaptación a los efectos adversos del cambio climático en dichos países;

d) para la captura de carbono mediante silvicultura y en el suelo en la Unión;

e) para la captura y el almacenamiento geológico, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, de CO<sub>2</sub>, en particular procedente de centrales eléctricas de combustibles fósiles sólidos y de una serie de sectores y subsectores industriales, también en terceros países, y métodos de absorción de carbono innovadores y tecnológicos, como la captura directa de aire y almacenamiento;

f) para invertir en formas de transporte que contribuyan significativamente a la descarbonización del sector y acelerar la transición a ellas, incluido el desarrollo de servicios y tecnologías de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías y de autobús respetuosos con el clima, medidas para descarbonizar el sector marítimo, entre ellas la mejora de la eficiencia energética de los buques, los puertos, las tecnologías e infraestructuras innovadoras y los combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco producidos a partir de energías renovables, y tecnologías de propulsión de cero emisiones, y para financiar medidas para apoyar la descarbonización de los aeropuertos de conformidad con un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y con un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible;»;

d) en el apartado 3, párrafo primero, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas, apoyar sistemas de calefacción y refrigeración eficientes y renovables, o apoyar la renovación en profundidad por etapas de los edificios de conformidad con la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), empezando por la renovación de los edificios con peor rendimiento;

(\*) Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).»;

e) en el apartado 3, párrafo primero, se insertan las letras siguientes:

- «h bis) para proporcionar ayuda financiera a fin de abordar los aspectos sociales de los hogares de renta baja y media, también mediante la reducción de impuestos con efectos distorsionadores y reducciones específicas de los impuestos y los gravámenes sobre la electricidad renovable;
- h ter) para financiar los regímenes nacionales de dividendos climáticos con un impacto medioambiental positivo demostrado, documentado en el informe anual a que se refiere el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);

(\*) Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).»;

f) en el apartado 3, párrafo primero, la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

- «k) para promover la formación y reubicación de la mano de obra a fin de contribuir a una transición equitativa a una economía climáticamente neutra, en particular en las regiones más afectadas por la reconversión laboral, en estrecha coordinación con los interlocutores sociales, y para invertir en el reciclaje profesional y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores potencialmente afectados por la reconversión, incluidos los trabajadores del transporte marítimo;
- l) para hacer frente a cualquier riesgo residual de fuga de carbono en los sectores regulados por el anexo I del Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), apoyando la transición y promoviendo su descarbonización con arreglo a las normas sobre ayudas estatales.

(\*) Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (DO L 130 de 16.5.2023, p. 52).»;

g) en el apartado 3, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo primero:

«Al determinar la utilización de los ingresos generados por la subasta de los derechos de emisión, los Estados miembros tendrán en cuenta la necesidad de seguir aumentando la financiación internacional en el ámbito del clima en los terceros países vulnerables a que se refiere el párrafo primero, letra j).»;

h) en el apartado 3, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Se entenderá que los Estados miembros han cumplido lo dispuesto en el presente apartado cuando hayan establecido y puesto en práctica políticas de ayuda fiscal o financiera, incluyendo en particular en los países en desarrollo, o políticas nacionales de regulación que den lugar a ayuda financiera, elaboradas con los fines expuestos en el párrafo primero y que tengan un valor equivalente a los ingresos a que se refiere el párrafo primero.»;

i) en el apartado 3, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la utilización de los ingresos y las medidas adoptadas con arreglo al presente apartado en los informes que presenten de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999, especificando, cuando sea pertinente y según proceda, qué ingresos se utilizan y qué medidas se adoptan para ejecutar sus planes nacionales integrados de energía y clima presentados de conformidad con dicho Reglamento, y su plan territorial de transición justa elaborado de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*).

Los informes serán lo suficientemente detallados como para que la Comisión pueda evaluar el cumplimiento por parte de los Estados miembros de lo dispuesto en el párrafo primero.

(\*) Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa (DO L 231 de 30.6.2021, p. 1).»;

- j) en el apartado 4, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 de la presente Directiva a fin de completar la presente Directiva en lo referente al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas, incluidas las modalidades para subastas que son necesarias para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión como ingreso afectado externo de conformidad con el artículo 30 *quinquies*, apartado 4, de la presente Directiva o como recursos propios de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE con objeto de garantizar que estas se llevan a cabo de una manera abierta, transparente, armonizada y no discriminatoria. A tal fin, el proceso será predecible, en particular en lo que se refiere al calendario y la secuenciación de las subastas y las cantidades estimadas de derechos de emisión que deben ponerse a disposición.»;

- k) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. La Comisión realizará un seguimiento del funcionamiento del mercado europeo del carbono. Cada año presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento del mercado del carbono y sobre otras políticas pertinentes en materia de clima y energía, incluidos el desarrollo de las subastas, la liquidez y los volúmenes negociados, y que resuma la información proporcionada por la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) de conformidad con el apartado 6 del presente artículo y la información facilitada por los Estados miembros sobre las medidas financieras a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 6. En su caso, los Estados miembros garantizarán que toda información pertinente se someta a la Comisión al menos dos meses antes de que la Comisión apruebe el informe.»;

- l) se añade el apartado siguiente:

«6. La ESMA realizará periódicamente un seguimiento de la integridad y la transparencia del mercado europeo del carbono, en particular en lo que se refiere a la volatilidad del mercado y la evolución de los precios, el funcionamiento de las subastas, las operaciones de negociación en el mercado de los derechos de emisión y sus derivados, incluida la negociación en mercados no organizados, la liquidez y los volúmenes negociados, y las categorías y el comportamiento de negociación de los participantes en el mercado, incluidas las posiciones de los intermediarios financieros. La ESMA incluirá las conclusiones pertinentes y, cuando sea necesario, hará recomendaciones sobre sus evaluaciones al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a la Junta Europea de Riesgo Sistémico, de conformidad con el artículo 32, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1095/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*). A efectos de las funciones a que se refiere la primera frase del presente apartado, la ESMA y las autoridades competentes pertinentes cooperarán e intercambiarán información detallada sobre todos los tipos de transacciones, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*).

(\*) Reglamento (UE) n.º 1095/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, por el que se crea una Autoridad Europea de Supervisión (Autoridad Europea de Valores y Mercados), se modifica la Decisión n.º 716/2009/CE y se deroga la Decisión 2009/77/CE de la Comisión (DO L 331 de 15.12.2010, p. 84).

(\*\*) Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso de mercado (Reglamento sobre abuso de mercado) y por el que se derogan la Directiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Directivas 2003/124/CE, 2003/125/CE y 2004/72/CE de la Comisión (DO L 173 de 12.6.2014, p. 1).».

- 13) El artículo 10 *bis* se modifica como sigue:

- a) el apartado 1 se modifica como sigue:

- i) los párrafos siguientes se insertan después del párrafo segundo:

«Si una instalación está sujeta a la obligación de llevar a cabo una auditoría energética o de aplicar un sistema de gestión de la energía certificado con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), y si no se aplican las recomendaciones del informe de auditoría o del sistema de gestión de la energía certificado, el importe de la asignación gratuita se reducirá en un 20 % a menos que el plazo de amortización de las inversiones pertinentes sea superior a tres años o que los costes de dichas inversiones sean desproporcionados. La cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita no se reducirá si un titular demuestra que ha aplicado otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría o en el sistema de gestión de la energía certificado para la instalación en cuestión.

La Comisión completará la presente Directiva estableciendo, en los actos delegados adoptados en virtud del presente apartado y sin perjuicio de las normas aplicables en el marco de la Directiva 2012/27/UE, normas armonizadas sencillas desde el punto de vista administrativo para la aplicación del párrafo tercero del presente apartado que garanticen que la aplicación de la condicionalidad no comprometa la igualdad de condiciones, la integridad medioambiental o la igualdad de trato entre instalaciones de toda la Unión. Dichas normas armonizadas establecerán, en particular, los plazos y criterios para el reconocimiento de las medidas de eficiencia energética aplicadas, así como para las medidas alternativas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, utilizando el procedimiento para las medidas nacionales de ejecución de conformidad con el artículo 11, apartado 1, de la presente Directiva.

Además de los requisitos establecidos en el párrafo tercero del presente apartado, la reducción del 20 % a que se refiere dicho párrafo se aplicará cuando, a más tardar el 1 de mayo de 2024, los titulares de instalaciones cuyos niveles de emisión de gases de efecto invernadero sean superiores al percentil 80.º de los niveles de emisión para los parámetros de referencia de producto pertinentes no hayan establecido un plan de neutralidad climática para cada una de esas instalaciones para sus actividades reguladas por la presente Directiva. Dicho plan contendrá los elementos especificados en el artículo 10 *ter*, apartado 4, y se establecerá de conformidad con los actos de ejecución establecidos en dicho artículo. El artículo 10 *ter*, apartado 4, se entenderá en el sentido de que se refiere únicamente al nivel de instalación. La consecución de las metas y los hitos indicados en el artículo 10 *ter*, apartado 4, párrafo tercero, letra b), se verificará con respecto al período que finaliza el 31 de diciembre de 2025 y con respecto a cada período que finalice el 31 de diciembre de cada quinto año en lo sucesivo, de conformidad con los procedimientos de verificación y acreditación establecidos en el artículo 15. No se asignarán derechos de emisión gratuitos más allá del 80 % si no se ha verificado la consecución de las metas y los hitos intermedios con respecto al período que dura hasta finales de 2025 o con respecto al período comprendido entre 2026 y 2030.

Los derechos de emisión que no se asignen debido a una reducción de la asignación gratuita de conformidad con los párrafos tercero y quinto del presente apartado se utilizarán para eximir a las instalaciones del ajuste de conformidad con el apartado 5 del presente artículo. Cuando se mantengan tales derechos de emisión, el 50 % de dichos derechos de emisión se pondrá a disposición para apoyar la innovación de conformidad con el apartado 8 del presente artículo. El 50 % restante de dichos derechos de emisión se substará de conformidad con el artículo 10, apartado 1, de la presente Directiva y los Estados miembros deben utilizar los ingresos respectivos para hacer frente a cualquier riesgo residual de fuga de carbono en los sectores contemplados en el anexo I del Reglamento (UE) 2023/956, apoyando la transición y promoviendo su descarbonización de conformidad con las normas sobre ayudas estatales.

No se asignará ningún derecho de emisión de forma gratuita a las instalaciones de sectores o subsectores en la medida en que estén incluidas en otras medidas para hacer frente al riesgo de fuga de carbono, tal como establece el Reglamento (UE) 2023/956. Las medidas contempladas en el párrafo primero del presente apartado se adaptarán en consecuencia.

(\*) Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).».

ii) el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Para cada sector y subsector, en principio, el parámetro de referencia se calculará para los productos y no para los insumos, con el fin de maximizar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y el ahorro de eficiencia energética a lo largo de cada proceso de producción del sector o subsector de que se trate. Con el fin de ofrecer más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética y de garantizar unas condiciones de competencia equitativas para las instalaciones que utilicen nuevas tecnologías que reduzcan parcialmente o eliminen totalmente las emisiones de gases de efecto invernadero y las instalaciones que utilicen tecnologías existentes, los parámetros de referencia *ex ante* determinados para el conjunto de la Unión se revisarán con relación a su aplicación en el período comprendido entre 2026 y 2030, con vistas a modificar potencialmente las definiciones y los límites del sistema de los parámetros de referencia de los productos existentes, considerando como principios rectores el potencial de uso circular de los materiales y que los parámetros de referencia deben ser independientes de la materia prima y del tipo de proceso de producción, cuando los procesos de producción tengan la misma finalidad. La Comisión procurará adoptar actos de ejecución a fin de determinar los valores revisados de los parámetros de referencia para la asignación gratuita de conformidad con el apartado 2, párrafo tercero, tan pronto como sea posible antes del inicio del período comprendido entre 2026 y 2030.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«1 bis. A reserva de la aplicación del Reglamento (UE) 2023/956, no se asignará ningún derecho de emisión de forma gratuita a la producción de las mercancías enumeradas en el anexo I de dicho Reglamento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, durante los primeros años de aplicación del Reglamento (UE) 2023/956, la producción de las mercancías enumeradas en el anexo I de dicho Reglamento se beneficiará de la asignación gratuita en cantidades reducidas. Se aplicará un factor que reduzca la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de dichas mercancías (en lo sucesivo, “factor MAFC”). El factor MAFC será igual al 100 % para el período entre la entrada en vigor de dicho Reglamento y el final de 2025, y a reserva de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 36, apartado 2, letra b), de dicho Reglamento, será igual al 97,5 % en 2026, al 95 % en 2027, al 90 % en 2028, al 77,5 % en 2029, al 51,5 % en 2030, al 39 % en 2031, al 26,5 % en 2032 y al 14 % en 2033. A partir de 2034, no se aplicará ningún factor MAFC.

La reducción de la asignación gratuita se calculará anualmente como el porcentaje medio de la demanda de asignación gratuita para la fabricación de las mercancías enumeradas en el anexo I del Reglamento (UE) 2023/956 en comparación con la demanda total de derechos de emisión gratuita calculada para todas las instalaciones, para el período pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1 de la presente Directiva. Para este cálculo se aplicará el factor MAFC.

Los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita se pondrán a disposición para apoyar la innovación de conformidad con el apartado 8.

A más tardar el 31 de diciembre de 2024 y como parte de su informe anual al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la presente Directiva, la Comisión evaluará el riesgo de fuga de carbono de las mercancías objeto del MAFC y producidas en la Unión para su exportación a terceros países que no apliquen el RCDE de la UE o un mecanismo similar de fijación de precios del carbono. El informe evaluará, en particular, el riesgo de fuga de carbono en los sectores a los que se aplicará el MAFC, en particular el papel y la adopción acelerada del hidrógeno, y la evolución de los flujos comerciales y las emisiones implícitas de las mercancías producidas por dichos sectores en el mercado mundial. Cuando el informe constataste que existe un riesgo de fuga de carbono de las mercancías producidas en la Unión para su exportación a terceros países que no apliquen el RCDE de la UE o un mecanismo equivalente de fijación de precios del carbono, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa para abordar dicho riesgo de fuga de carbono de un modo que se ajuste a las normas de la Organización Mundial del Comercio, en particular al artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, y tenga en cuenta la descarbonización de las instalaciones en la Unión.»;

c) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) en el párrafo tercero, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Para el período comprendido entre 2026 y 2030, los valores de los parámetros de referencia se determinarán de la misma manera que la establecida en las letras a) y d) del presente párrafo, teniendo en cuenta la letra e) del presente párrafo, sobre la base de la información facilitada de conformidad con el artículo 11 para los años 2021 y 2022 y aplicando la tasa de reducción anual a cada año entre 2008 y 2028.»

ii) en el párrafo tercero, se añaden las letras siguientes:

«d) Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5 % o inferior al 0,3 %, los valores de los parámetros de referencia para el período comprendido entre 2026 y 2030 serán los aplicables en el período comprendido entre 2013 y 2020 reducidos por la aplicación de la tasa pertinente de estos dos tipos porcentuales respecto de cada año entre 2008 y 2028.

e) Para el período comprendido entre 2026 y 2030, la tasa de reducción anual del parámetro de referencia de producto del metal caliente no se verá afectada por el cambio de las definiciones de los parámetros de referencia y de los límites del sistema aplicables con arreglo al apartado 1, párrafo octavo.»

iii) el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en relación con los valores de los parámetros de referencia para los compuestos aromáticos y el gas de síntesis, dichos valores de los parámetros de referencia se ajustarán en el mismo porcentaje que los parámetros de referencia de las refinerías con el fin de preservar la igualdad de condiciones para los productores de dichos productos.»

d) se suprimen los apartados 3 y 4;

e) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Con el fin de respetar el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta establecido en el artículo 10, para cada año en el que la suma de asignaciones gratuitas no alcance la cantidad máxima que respete el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta, los derechos de emisión restantes hasta alcanzar esa cantidad se utilizarán para evitar o limitar la reducción de las asignaciones gratuitas a fin de respetar el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta en los años posteriores. No obstante, en caso que se alcanzara la cantidad máxima, las asignaciones gratuitas se ajustarán en consecuencia. Tales ajustes se llevarán a cabo de manera uniforme. Sin embargo, las instalaciones cuyas emisiones de gases de efecto invernadero sean inferiores a la media del 10 % de las instalaciones más eficientes de un sector o subsector de la Unión para los parámetros de referencia pertinentes en un año en el que el ajuste se aplique quedarán exentas de dicho ajuste.»;

f) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros deberán adoptar medidas financieras de conformidad con los párrafos segundo y cuarto del presente apartado en favor de sectores o subsectores que están expuestos a un riesgo real de fuga de carbono debido a los costes indirectos significativos sufragados efectivamente con cargo a los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero repercutidos en los precios de la electricidad, siempre que esas medidas financieras estén en conformidad con las normas sobre ayudas estatales y, en concreto, no provoquen distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior. Las medidas financieras adoptadas no deben compensar los costes indirectos incluidos en la asignación gratuita, de conformidad con los parámetros de referencia establecidos con arreglo al apartado 1 del presente artículo. Cuando un Estado miembro gaste un importe superior al equivalente del 25 % de sus ingresos procedentes de las subastas a que se refiere el artículo 10, apartado 3, para el año en que se hayan generado los costes indirectos, expondrá los motivos por los que supera dicho importe.»;

g) en el apartado 7, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«A partir de 2021, los derechos de emisión que, con arreglo a los apartados 19, 20 y 22, no se asignen a las instalaciones, se incorporarán a la cantidad de derechos de emisión reservados de acuerdo con la primera frase del párrafo primero del presente apartado.»;

h) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. 345 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 80 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el apartado 1 bis del presente artículo, se pondrán a disposición de un fondo (en lo sucesivo, "Fondo de Innovación") con el objetivo de apoyar la innovación en técnicas, procesos y tecnologías con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono que contribuyan de manera significativa a la descarbonización de los sectores regulados por la presente Directiva y a los objetivos de contaminación cero y circularidad, incluidos proyectos orientados a la aplicación a gran escala de dichas técnicas, procesos y tecnologías con el fin de impulsar su implantación en toda la Unión. Dichos proyectos tendrán un potencial significativo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y contribuirán al ahorro de energía y recursos en consonancia con los objetivos de la Unión en materia de clima y energía para 2030.

La Comisión adelantará los derechos de emisión del Fondo de Innovación para garantizar que se disponga de una cantidad adecuada de recursos para fomentar la innovación, incluida la aplicación a gran escala.

Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido a su cese de operaciones y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como se contempla en el párrafo primero.

Además, se pondrán a disposición para el apoyo a la innovación a que se refiere el primer párrafo del presente apartado 5 millones de derechos de emisión de la cantidad a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartados 5 y 7, en relación con las asignaciones de la aviación para 2026.

Por otra parte, 50 millones de derechos de emisión sin asignar de la reserva de estabilidad del mercado complementarán los ingresos restantes de los 300 millones de derechos de emisión disponibles en el período comprendido entre 2013 y 2020 en virtud de la Decisión 2010/670/UE de la Comisión (\*) y se emplearán de manera oportuna para el apoyo a la innovación a que se refiere el párrafo primero del presente apartado.

El Fondo de Innovación deberá cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, así como los productos y los procesos que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos o utilizados en los sectores incluidos en el anexo I, incluidas las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras y la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente que contribuyan sustancialmente a mitigar el cambio climático, en particular respecto a las emisiones de procesos industriales inevitables, contribuirán a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura, el transporte y el almacenamiento geológico de CO<sub>2</sub> en condiciones seguras para el

medio ambiente, en particular en el caso de las emisiones de procesos industriales inevitables, y la captura directa de CO<sub>2</sub> de la atmósfera con un almacenamiento seguro, sostenible y permanente, en emplazamientos geográficamente equilibrados. El Fondo de Innovación también podrá dar apoyo a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia, entre ellas la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono, para descarbonizar los sectores del transporte marítimo, aéreo, ferroviario y por carretera, incluidas las formas de transporte colectivo como el transporte público y los servicios de autocar.

En el caso de la aviación, también deberá apoyar la electrificación y las medidas para reducir el impacto global de la aviación.

La Comisión prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el Reglamento (UE) 2023/956 para apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuya a mitigar el cambio climático con el objetivo de conceder, durante el período comprendido entre 2021 y 2030, a los proyectos en esos sectores una parte significativa del valor financiero de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 1 bis, párrafo cuarto, del presente artículo. Además, la Comisión podrá publicar, antes de 2027, convocatorias de propuestas dedicadas a los sectores incluidos en dicho Reglamento.

La Comisión prestará asimismo especial atención a los proyectos que contribuyan a la descarbonización del sector marítimo e incluirá temas dedicados a tal propósito en las convocatorias de propuestas del Fondo de Innovación, según proceda, también para electrificar el transporte marítimo y abordar su pleno impacto climático, incluidas las emisiones de carbono negro. En los criterios empleados para la selección de proyectos, dichas convocatorias de propuestas también tendrán especialmente en cuenta el potencial de los proyectos y las inversiones para aumentar la protección de la biodiversidad y para reducir la contaminación acústica y del agua.

De conformidad con el apartado 8 bis, el Fondo de Innovación podrá apoyar proyectos a través de licitaciones competitivas, como contratos por diferencia, contratos por diferencia para el carbono o contratos de prima fija para apoyar tecnologías de descarbonización para las que el precio del carbono podría no ser un incentivo suficiente.

La Comisión buscará sinergias entre el Fondo de Innovación y Horizonte Europa, en particular en relación con las asociaciones europeas, y, cuando proceda, buscará sinergias entre el Fondo de Innovación y otros programas de la Unión.

Serán subvencionables los proyectos realizados en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos los de pequeña y mediana escala, y, en el caso de las actividades marítimas, los proyectos con un claro valor añadido para la Unión. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, pero deberán representar soluciones de vanguardia o estar suficientemente maduras para su aplicación a escala precomercial.

La Comisión velará por que los derechos de emisión destinados al Fondo de Innovación se subasten de conformidad con los principios y modalidades a que se refiere el artículo 10, apartado 4, de la presente Directiva. Estos importes procedentes de las subastas constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*). Los compromisos presupuestarios para acciones que sobrepasen un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.

Previa solicitud, la Comisión prestará asistencia técnica a los Estados miembros con escasa participación efectiva en proyectos en el marco del Fondo de Innovación con el fin de aumentar las capacidades de los Estados miembros solicitantes para ayudar a los promotores de proyectos en sus respectivos territorios a presentar solicitudes de financiación, con cargo al Fondo de Innovación, al objeto de mejorar la participación geográfica efectiva en el Fondo de Innovación y aumentar la calidad global de los proyectos presentados. La Comisión tratará de que haya una cobertura geográfica efectiva en relación con la financiación del Fondo de Innovación y basada en la calidad en toda la Unión y garantizará un seguimiento exhaustivo de la evolución, así como un acompañamiento adecuado al respecto.

A reserva del acuerdo de los solicitantes y una vez cerrada la convocatoria de propuestas, la Comisión informará a los Estados miembros de las solicitudes de financiación de proyectos cursadas en sus respectivos territorios y les proporcionará información detallada relativa a dichas solicitudes a fin de asistir a los Estados miembros en la coordinación de la ayuda a los proyectos. Además, la Comisión informará a los Estados miembros de la lista de proyectos preseleccionados antes de la concesión de la ayuda.

Los proyectos se seleccionarán mediante un procedimiento de selección transparente, de un modo neutral con respecto a la tecnología y de conformidad con los objetivos del Fondo de Innovación formulados en el párrafo primero del presente apartado, y sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración la

medida en la que los proyectos contribuyen de manera significativa a los objetivos de la Unión en materia de clima y energía, así como a los objetivos de contaminación cero y circularidad de conformidad con el párrafo primero del presente apartado, y, cuando proceda, la medida en que contribuyen a lograr las reducciones de las emisiones muy por debajo de los parámetros de referencia a que se refiere el apartado 2. Los proyectos deberán tener un potencial de aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía climáticamente neutra en los sectores afectados. Se otorgará prioridad a las tecnologías y los procesos innovadores que aborden impactos medioambientales múltiples. Los proyectos que impliquen captura y utilización de carbono deberán generar una reducción neta de las emisiones y garantizar la prevención o el almacenamiento permanente de CO<sub>2</sub>. En el caso de subvenciones concedidas mediante convocatorias de propuestas, podrá subvencionarse hasta el 60 % de los costes pertinentes de los proyectos, de los cuales hasta un 40 % no necesita depender de la prevención verificada de emisiones de gases de efecto invernadero, a condición de que se alcancen hitos predeterminados, teniendo en cuenta la tecnología utilizada. En el caso del apoyo prestado mediante licitación competitiva y en el caso de asistencia técnica, se podrá financiar hasta el 100 % de los costes pertinentes de los proyectos. El potencial de reducción de emisiones en múltiples sectores que ofrecen los proyectos combinados, incluso en zonas cercanas, se tendrá en cuenta en los criterios utilizados para la selección de proyectos.

Los proyectos financiados por el Fondo de Innovación deberán compartir conocimientos con otros proyectos pertinentes, así como con investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo. La Comisión definirá en las convocatorias de propuestas las condiciones para dicho intercambio de conocimientos.

Las convocatorias de propuestas serán abiertas y transparentes. Al preparar las convocatorias de propuestas, la Comisión procurará garantizar que todos los sectores estén debidamente incluidos. La Comisión adoptará medidas para garantizar que las convocatorias se divulgan del modo más amplio posible, y en especial a las pequeñas y medianas empresas.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para completar la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento del Fondo de Innovación, incluidos el procedimiento y los criterios de selección, así como los sectores subvencionables y los requisitos tecnológicos para recibir los diferentes tipos de ayuda.

Ningún proyecto recibirá ayuda a través del mecanismo del presente apartado que supere el 15 % del número total de derechos de emisión disponibles a este fin. Se tendrán en cuenta dichos derechos de emisión conforme al apartado 7.

A más tardar el 31 de diciembre de 2023, y posteriormente cada año, la Comisión informará al Comité del Cambio Climático a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 1, de la presente Directiva sobre la ejecución del Fondo de Innovación, facilitando un análisis de la financiación de los proyectos adjudicados por sector y por Estado miembro, y la contribución prevista de los proyectos adjudicados al objetivo de neutralidad climática en la Unión establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119. La Comisión presentará el informe al Parlamento Europeo y al Consejo, y lo hará público.

(\*) Decisión 2010/670/UE de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por la que se establecen los criterios y las medidas aplicables a la financiación de proyectos comerciales de demostración destinados a la captura y al almacenamiento geológico de CO<sub>2</sub>, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, así como de proyectos de demostración de tecnologías innovadoras de energía renovable, al amparo del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 290 de 6.11.2010, p. 39).

(\*\*) Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).»;

i) se insertan los apartados siguientes:

«8 bis. En el caso de los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono adjudicados tras la conclusión de un mecanismo de licitación competitiva, se proporcionará una cobertura adecuada a través de compromisos presupuestarios resultantes de los productos de la subasta de derechos de emisión disponibles en el Fondo de Innovación, y dichos compromisos presupuestarios podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios. En las dos primeras rondas del mecanismo de licitación competitiva, la cobertura del pasivo financiero relacionado con los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono se garantizará plenamente con créditos resultantes de los productos de la subasta de derechos de emisión asignados al Fondo de Innovación de conformidad con el apartado 8.

Sobre la base de una evaluación cualitativa y cuantitativa realizada por la Comisión de los riesgos financieros derivados de la aplicación de los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono, que debe realizarse tras la conclusión de las dos primeras rondas del mecanismo de licitación competitiva y a partir de entonces cada vez que sea necesario, de conformidad con el principio de prudencia, en virtud del cual ni se sobrevalorarán los activos y beneficios ni se infravalorarán los pasivos y las pérdidas, la Comisión podrá decidir, de conformidad con los poderes previstos en el párrafo octavo, cubrir únicamente una parte del pasivo financiero relacionado con los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono a través de los medios a que se refiere el párrafo primero y la parte restante a través de otros medios. La Comisión tratará de limitar el uso de otros medios de cobertura.

Cuando la evaluación lleve a la conclusión de que son necesarios otros medios de cobertura para aprovechar todo el potencial de los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono, la Comisión procurará una combinación equilibrada de otros medios de cobertura. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 210, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, la Comisión determinará el alcance del uso de otros medios de cobertura con arreglo al acto delegado que se establece en el párrafo octavo del presente apartado.

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 209, apartado 2, letras d) y h), el artículo 210, apartado 1, el artículo 211, apartados 1, 2, 4 y 6, los artículos 212, 213 y 214, el artículo 218, apartado 1, y el artículo 219, apartados 3, y 6, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, el pasivo financiero restante estará suficientemente cubierto, teniendo en cuenta los principios del título X de dicho Reglamento, en caso necesario, adaptado a las especificidades de los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono. Cuando proceda, se establecerán otros medios de cobertura, la tasa de provisión y las excepciones necesarias en un acto delegado que se establece en el párrafo octavo del presente apartado.

La Comisión no utilizará más del 30 % de los productos de la subasta de derechos de emisión asignados al Fondo de Innovación con arreglo al apartado 8 para la provisión de contratos por diferencia y contratos por diferencia para el carbono.

La tasa de provisión no será inferior al 50 % del total del pasivo financiero asumido por el presupuesto de la Unión para los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono. Al establecer la tasa de provisión, la Comisión tendrá en cuenta elementos que puedan reducir los riesgos financieros para el presupuesto de la Unión, más allá de los créditos disponibles en el Fondo de Innovación, como un posible reparto del pasivo con los Estados miembros de forma voluntaria, o un posible mecanismo de reaseguro del sector privado. La Comisión revisará la tasa de provisión al menos cada tres años a partir de la fecha de aplicación del acto delegado que la establezca por primera vez.

Con el fin de evitar aplicaciones especulativas, el acceso a la licitación competitiva podrá supeditarse al pago por parte de los solicitantes de un depósito que se perderá en caso de incumplimiento del contrato. Tales depósitos perdidos se afectarán al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046. Toda contribución abonada a la autoridad otorgante por un beneficiario de conformidad con los términos de los contratos por diferencia y los contratos por diferencia para el carbono cuando el precio de referencia sea superior al precio de ejercicio (en lo sucesivo, "reflujos") se afectará al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, de dicho Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de con arreglo al artículo 23 de la presente Directiva por los que se complete la presente Directiva con el fin de establecer y detallar otros medios de cobertura, en su caso, y, según proceda, la tasa de provisión y las excepciones adicionales necesarias del título X del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, tal como se establece en el párrafo cuarto del presente apartado, y, además, las normas sobre el funcionamiento del mecanismo de licitación competitiva, en particular en relación con depósitos y reflujos.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se modifique el párrafo quinto del presente apartado aumentando el límite del 30 % a que se refiere dicho párrafo en un máximo de 20 puntos porcentuales cuando sea necesario para responder a una demanda de contratos por diferencia y contratos por diferencia para el carbono, teniendo en cuenta la experiencia de las primeras rondas del mecanismo de licitación competitiva y considerando la necesidad de encontrar un equilibrio adecuado entre las subvenciones y dichos contratos en la ayuda del Fondo de Innovación.

El apoyo financiero del Fondo de Innovación deberá ser proporcional a los objetivos políticos establecidos en el presente artículo y no deberá dar lugar a falseamientos indebidos del mercado interior. A tal fin, únicamente se concederán ayudas para cubrir costes adicionales o riesgos de inversión que no puedan asumir los inversores en condiciones normales de mercado.

8 *ter*. 40 millones de derechos de emisión de la cantidad que de otro modo podría asignarse de manera gratuita de conformidad con el presente artículo y 10 millones de derechos de emisión de la cantidad que podría haberse subastado con arreglo al artículo 10 de la presente Directiva se pondrán a disposición del Fondo Social para el Clima establecido por el Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*). La Comisión velará por que los derechos de emisión destinados al Fondo Social para el Clima se subasten en 2025 de conformidad con los principios y modalidades a que se refiere el artículo 10, apartado 4, de la presente Directiva y el acto delegado adoptado de conformidad con dicho artículo. Los ingresos de dicha subasta constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 y se utilizarán con arreglo a las normas aplicables al Fondo Social para el Clima.

(\*) Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece el Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060 (DO L 130 de 16.5.2023, p. 1).»;

j) el apartado 19 se sustituye por el texto siguiente:

«19. No se asignará ningún derecho de forma gratuita a una instalación que haya cesado en sus actividades. Se considerará que han cesado en sus actividades las instalaciones cuyo permiso de emisiones de gases de efecto invernadero haya caducado o se haya retirado y las instalaciones cuyo funcionamiento o reanudación de funcionamiento resulte técnicamente imposible.»;

k) se añade el apartado siguiente:

«22. Cuando sea necesario realizar correcciones a las asignaciones gratuitas concedidas en virtud de lo establecido en el artículo 11, apartado 2, tales correcciones se realizarán con derechos de emisión del volumen de derechos de emisión reservados con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7 del presente artículo, o mediante la adición de derechos de emisión a dicha cantidad.».

14) En el artículo 10 *ter*, apartado 4, se añaden los párrafos siguientes:

«En el Estado miembro en el que, por término medio en los años comprendidos entre 2014 y 2018, su proporción de emisiones procedentes de la calefacción urbana en el total de la Unión de dichas emisiones dividida por la proporción del PIB de dicho Estado miembro en el PIB total de la Unión sea superior a cinco, se concederá a la calefacción urbana, para el período comprendido entre 2026 y 2030, una asignación gratuita adicional del 30 % de la cantidad determinada con arreglo al artículo 10 *bis*, siempre que se invierta un volumen de inversión equivalente al valor de la asignación gratuita adicional para reducir significativamente las emisiones antes de 2030 de conformidad con los planes de neutralidad climática a que se refiere el párrafo tercero del presente apartado y que la consecución de las metas y los hitos a que se refiere la letra b) de dicho párrafo se confirme mediante la verificación realizada de conformidad con el párrafo cuarto del presente apartado.

A más tardar el 1 de mayo de 2024, los titulares de calefacción urbana establecerán un plan de neutralidad climática para las instalaciones para las que soliciten una asignación gratuita adicional de conformidad con el párrafo segundo del presente apartado. Dicho plan será coherente con el objetivo de neutralidad climática establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 y establecerá lo siguiente:

- a) medidas e inversiones para alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 a escala de la instalación o la empresa, excluyendo el uso de los créditos de compensación de carbono;
- b) metas e hitos intermedios para medir, a más tardar el 31 de diciembre de 2025 y en lo sucesivo a más tardar el 31 de diciembre de cada quinto año, los avances realizados hacia la consecución de la neutralidad climática, tal como se establece en la letra a) del presente párrafo;
- c) una estimación de los efectos de cada una de las medidas e inversiones a que se refiere la letra a) del presente párrafo en lo que respecta a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La consecución de las metas y los hitos indicados en la letra b) del párrafo tercero del presente apartado se verificará con respecto al período que finaliza el 31 de diciembre de 2025 y con respecto a cada período que finalice el 31 de diciembre de cada quinto año en lo sucesivo, de conformidad con los procedimientos de verificación y acreditación establecidos en el artículo 15. No se asignarán derechos de emisión gratuitos más allá de la cantidad indicada en el párrafo primero del presente apartado si no se ha verificado la consecución de las metas y los hitos intermedios con respecto al período que dura hasta finales de 2025 o con respecto al período que va de 2026 a 2030.

La Comisión adoptará actos de ejecución para especificar el contenido mínimo de la información a que se refiere el párrafo tercero, letras a), b) y c), del presente apartado, y el formato de los planes de neutralidad climática a que se refieren dicho párrafo y el artículo 10 bis, apartado 1, párrafo quinto. La Comisión buscará sinergias con planes similares con arreglo a lo dispuesto en el Derecho de la Unión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 2.»

- 15) (no afecta a la versión española).
- 16) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 quater bis

#### **Plazo anterior para la asignación gratuita transitoria para la modernización del sector energético**

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 10 quater, los Estados miembros de que se trate únicamente podrán conceder la asignación gratuita transitoria a instalaciones de conformidad con dicho artículo para las inversiones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2024. Los derechos de emisión disponibles para los Estados miembros de que se trate de conformidad con el artículo 10 quater para el período de 2021 a 2030 que no se utilicen para tales inversiones, en la proporción determinada por el Estado miembro respectivo:

- a) se añadirán a la cantidad total de derechos de emisión que el Estado miembro de que se trate vaya a subastar de conformidad con el artículo 10, apartado 2, o
- b) se utilizarán para apoyar inversiones en el marco del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de conformidad con las normas aplicables a los ingresos procedentes de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10 quinquies, apartado 4.

A más tardar el 15 de mayo de 2024, el Estado miembro de que se trate notificará a la Comisión las cantidades respectivas de derechos de emisión que deben utilizarse en virtud del artículo 10, apartado 2, párrafo primero, letra a), como excepción a lo dispuesto en el artículo 10 quinquies, apartado 4, segunda frase, en virtud del artículo 10 quinquies.»

- 17) El artículo 10 quinquies queda modificado como sigue:
  - a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Se establecerá para el período comprendido entre 2021 y 2030 un fondo de apoyo a las inversiones propuestas por los Estados miembros beneficiarios, incluida la financiación de proyectos de inversión a pequeña escala, para modernizar los sistemas energéticos y mejorar la eficiencia energética (en lo sucesivo, “Fondo de Modernización”). El Fondo de Modernización se financiará con la subasta de derechos de emisión, tal como se establece en el artículo 10, para los Estados miembros beneficiarios que en él se establecen.

Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119, y a los objetivos a largo plazo establecidos en el Acuerdo de París. Los Estados miembros beneficiarios podrán, cuando proceda, utilizar los recursos del Fondo de Modernización para financiar inversiones en las que participen las regiones fronterizas adyacentes de la Unión. No se subvencionarán con cargo al Fondo de Modernización las instalaciones de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles. No obstante, los ingresos procedentes de los derechos de emisión abarcados por una notificación con arreglo al apartado 4 del presente artículo, de la presente Directiva podrán utilizarse para inversiones que impliquen combustibles fósiles gaseosos.

Además, los ingresos procedentes de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo tercero, de la presente Directiva podrán utilizarse, cuando la actividad se considere medioambientalmente sostenible de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) y esté debidamente justificado por razones de seguridad energética, para inversiones que impliquen combustibles fósiles gaseosos, siempre que, para la generación de energía, los derechos de emisión se subasten antes del 31 de diciembre de 2027 y, en el caso de las inversiones que impliquen usos del gas en fases posteriores, los derechos de emisión se subasten antes del 31 de diciembre de 2028.

(\*) Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).»;

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

«2. Al menos el 80 % de los ingresos procedentes de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo tercero, y de los derechos de emisión abarcados por una notificación de conformidad con el apartado 4 del presente artículo, y al menos el 90 % de los ingresos procedentes de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo cuarto, se utilizarán para apoyar inversiones en lo siguiente:

- a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables, incluido el hidrógeno renovable;
- b) la calefacción y refrigeración a partir de fuentes renovables;
- c) la reducción del uso global de energía mediante la eficiencia energética, también en los sectores de la industria, transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;
- d) el almacenamiento de energía y la modernización de las redes de energía, la gestión de la demanda, las tuberías de calefacción urbana, las redes de transmisión de la electricidad, el aumento de las interconexiones entre los Estados miembros y la infraestructura para una movilidad de emisión cero;
- e) el apoyo a los hogares de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción, y
- f) una transición justa en las regiones dependientes del carbono en los Estados miembros beneficiarios, a fin de apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con la sociedad civil y los interlocutores sociales, de un modo que sea coherente con las acciones pertinentes incluidas por los Estados miembros en sus planes territoriales de transición justa de conformidad con el artículo 8, apartado 2, párrafo primero, letra k), del Reglamento (UE) 2021/1056, cuando proceda, y que contribuya a tales acciones.»;

c) el apartado 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11. La Comisión de Inversiones informará anualmente a la Comisión de la experiencia adquirida con la evaluación de las inversiones, en particular en relación con las reducciones de emisiones y los costes de reducción de emisiones. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión, tomando en consideración las conclusiones de la Comisión de Inversiones, revisará los ámbitos de los proyectos a que se refiere el apartado 2 y la base sobre la que la Comisión de Inversiones formula sus recomendaciones.».

La Comisión de Inversiones dispondrá la publicación del informe anual. La Comisión facilitará dicho informe anual al Parlamento Europeo y al Consejo.».

18) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 septies

#### **Principio de “no causar un perjuicio significativo”**

A partir de 1 de enero de 2025, los Estados miembros beneficiarios y la Comisión utilizarán los ingresos generados procedentes de la subasta de derechos de emisión destinados al Fondo de Innovación con arreglo al artículo 10 bis, apartado 8, de la presente Directiva y de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafos tercero y cuarto, de la presente Directiva de conformidad con los criterios de “no causar un perjuicio significativo” establecidos en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, cuando dichos ingresos se utilicen para una actividad económica para la que se hayan establecido criterios técnicos de selección para determinar si una actividad económica causa un perjuicio significativo a uno o varios de los objetivos medioambientales pertinentes, de conformidad con el artículo 10, apartado 3, letra b), de dicho Reglamento.».

19) En el artículo 11 apartado 2, la fecha de «28 de febrero» se sustituye por la de «30 de junio».

20) El título del capítulo IV se sustituye por el texto siguiente:

«Disposiciones aplicables a la aviación, el transporte marítimo y las instalaciones fijas».

21) El artículo 12 se modifica como sigue:

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

«2. Los Estados miembros velarán por que se reconozcan los derechos de emisión expedidos por una autoridad competente de otro Estado miembro a efectos del cumplimiento de las obligaciones de un titular, un operador de aeronaves o una empresa naviera en virtud del apartado 3.»;

b) se suprime el apartado 2 bis;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros, los Estados miembros responsables de la gestión y las autoridades responsables de la gestión con respecto a una empresa naviera velarán por que, a más tardar el 30 de septiembre de cada año:

a) el titular de cada instalación entregue un número de derechos de emisión que sea equivalente a las emisiones totales de dicha instalación durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15;

b) cada operador de aeronaves entregue un número de derechos de emisión que sea equivalente a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15;

c) cada empresa naviera entregue un número de derechos de emisión que sea equivalente a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 3 *octies sexies*.

Los Estados miembros, los Estados miembros responsables de la gestión y las autoridades responsables de la gestión con respecto a una empresa naviera velarán por que los derechos de emisión entregados de conformidad con el párrafo primero se cancelen posteriormente.»;

d) se insertan los apartados siguientes después del apartado 3:

«3 -*sexies*. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3, párrafo primero, letra c), las empresas navieras podrán entregar un 5 % menos de derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas liberadas hasta el 31 de diciembre de 2030 por los buques de clase de hielo, siempre que dichos buques tengan la clase de hielo IA o IA Super o una clase de hielo equivalente, establecida sobre la base de la Recomendación 25/7 de HELCOM.

Cuando se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad de derechos de emisión correspondiente a dicha diferencia en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

3 -*quinqüies*. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3, párrafo primero, letra c), del presente artículo y en el artículo 16, la Comisión, a petición de un Estado miembro, establecerá, mediante un acto de ejecución, que los Estados miembros habrán de considerar cumplidos los requisitos establecidos en dichas disposiciones y que no habrán de tomar medidas contra las empresas navieras en relación con las emisiones liberadas hasta el 31 de diciembre de 2030 por los viajes efectuados por buques de pasaje distintos de los cruceros y por buques de pasaje de transbordo rodado entre un puerto de una isla bajo la jurisdicción del Estado miembro solicitante, que no tenga ningún enlace por carretera o ferrocarril con el continente y con una población de menos de 200 000 residentes permanentes, según los mejores datos más recientes disponibles en 2022, y un puerto bajo la jurisdicción de ese mismo Estado miembro y las actividades portuarias de dichos buques en relación con tales viajes.

La Comisión publicará una lista de las islas a que se refiere el párrafo primero y de los puertos afectados y la mantendrá actualizada.

3 -*quater*. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3, párrafo primero, letra c), del presente artículo y en el artículo 16, la Comisión, a petición conjunta de dos Estados miembros, de los cuales uno no tenga frontera terrestre con otro Estado miembro y el otro sea el Estado miembro geográficamente más próximo al Estado miembro que carezca de dicha frontera terrestre, establecerá, mediante un acto de ejecución, que los Estados miembros habrán de considerar cumplidos los requisitos establecidos en dichas disposiciones y que no habrán de

tomar medidas contra las empresas navieras en relación con las emisiones liberadas hasta el 31 de diciembre de 2030 por los viajes efectuados por buques de pasaje o buques de pasaje de transbordo rodado en el marco de un contrato o una obligación de servicio público transnacional, indicado en la solicitud conjunta, que conecten los dos Estados miembros y las actividades portuarias de dichos buques en relación con tales viajes.

3 -ter. La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones liberadas hasta el 31 de diciembre de 2030 por los viajes entre un puerto situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un puerto situado en el mismo Estado miembro, incluidos los viajes entre los puertos situados en una región ultraperiférica y los viajes entre los puertos dentro de las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro, y por las actividades portuarias de dichos buques en relación con tales viajes.»;

e) el apartado 3 -bis se sustituye por el texto siguiente:

«3 -bis. Cuando sea necesario y mientras siga siéndolo, al objeto de proteger la integridad medioambiental del RCDE de la UE, se prohibirá a los titulares, los operadores de aeronaves y las empresas navieras incluidos en el RCDE de la UE que utilicen derechos de emisión expedidos por un Estado miembro respecto del cual existan obligaciones que se extingan para los titulares, operadores de aeronaves y empresas navieras. Los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 3, contemplará las medidas necesarias para los casos a los que se refiere el presente apartado.»;

f) se inserta el apartado siguiente:

«3 ter. La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados de tal manera que resulten químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso, incluida toda actividad normal que tenga lugar tras el final de la vida útil del producto.

La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por lo que se complete la presente Directiva en lo referente a los requisitos para considerar que los gases de efecto invernadero se han fijado químicamente de forma permanente como se menciona en el párrafo primero del presente apartado.»;

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

«4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para velar por que los derechos de emisión se cancelen en cualquier momento a petición de su titular. En caso de cese de la capacidad de generación de electricidad en su territorio como consecuencia de medidas nacionales adicionales, los Estados miembros podrán cancelar —y se les anima a ello encarecidamente— una cantidad máxima de derechos de emisión del total que deben subastar con arreglo al artículo 10, apartado 2, hasta la cantidad correspondiente al promedio de emisiones verificadas de la instalación de que se trate en los cinco años anteriores al cese de capacidad. El Estado miembro de que se trate informará a la Comisión de la cancelación prevista, o bien de las razones de la no cancelación, de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4.».

22) En el artículo 14, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a los mecanismos concretos de seguimiento y notificación de las emisiones y, en su caso, los datos de las actividades que se enumeran en el anexo I de la presente Directiva, y los efectos de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub> en las rutas para las que se notifican emisiones de conformidad con la presente Directiva, que se basarán en los principios de seguimiento y notificación establecidos en el anexo IV de la presente Directiva y los requisitos establecidos en los apartados 2 y 5 del presente artículo. Dichos actos de ejecución especificarán también el potencial de calentamiento global de cada gas de efecto invernadero y tendrán en cuenta los conocimientos científicos actualizados sobre los efectos de las emisiones de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub> en los requisitos para el seguimiento y la notificación de las emisiones y sus efectos, incluidos los efectos de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub>. Dichos actos de ejecución dispondrán la aplicación de los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001, con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, para que dicha biomasa tenga la calificación de cero. Especificarán cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de una combinación de fuentes con calificación de cero y de fuentes que no estén sujetas a una calificación de cero. También especificarán cómo contabilizar las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado, y velarán por que se contabilicen dichas emisiones y se evite el doble cómputo.».

23) El artículo 16 se modifica como sigue:

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

«2. Los Estados miembros velarán por que se publiquen los nombres de los titulares, los operadores de aeronaves y las empresas navieras que hayan infringido la obligación de entregar derechos de emisión suficientes con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.»;

b) en el apartado 3, la fecha de «30 de abril» se sustituye por la de «30 de septiembre»;

c) se inserta el apartado siguiente:

«3 bis. Las sanciones previstas en el apartado 3 se aplicarán también a las empresas navieras.»;

d) se inserta el apartado siguiente:

«11 bis. En el caso de una empresa naviera que haya incumplido las obligaciones de entrega durante dos o más períodos de notificación consecutivos, y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de entrada podrá, después de haber ofrecido a la empresa naviera en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Como resultado de la emisión de dicha orden de expulsión, todos los Estados miembros, a excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegarán la entrada de los buques bajo la responsabilidad de la empresa naviera en cuestión en cualquiera de sus puertos, hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones de entrega con arreglo al artículo 12. Cuando el buque enarbole la bandera de un Estado miembro y entre o se encuentre en uno de sus puertos, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa naviera en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, procederá a inmovilizar el buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones de entrega.

Cuando se constate que un buque de una empresa naviera a que se refiere el párrafo primero se encuentra en uno de los puertos del Estado miembro cuya bandera enarbole el buque, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa naviera la oportunidad de presentar sus observaciones, podrá dictar una orden del Estado de abanderamiento de inmovilización del buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones de entrega. El Estado miembro informará de ello a la Comisión, la AESM y a los demás Estados miembros. Como consecuencia de la emisión de dicha orden del Estado de abanderamiento de inmovilización, cada Estado miembro adoptará las mismas medidas que tras una orden de expulsión de conformidad con el párrafo primero, segunda frase.

El presente apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.».

24) El artículo 18 *ter* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 18 *ter*

#### **Asistencia de la Comisión, la AESM y otras organizaciones pertinentes**

1. En cumplimiento de las obligaciones que les incumben en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 4, y los artículos 3 *octies*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies*, 3 *octies septies*, 3 *octies octies*, y 18 *bis*, la Comisión, el Estado miembro responsable de la gestión y las autoridades responsables de la gestión con respecto a una empresa naviera podrán solicitar la asistencia de la AESM o de otra organización pertinente y celebrar al efecto los acuerdos oportunos con dichas organizaciones.

2. La Comisión, asistida por la AESM, se esforzará por elaborar herramientas adecuadas y orientaciones para facilitar y coordinar las actividades de verificación y ejecución relacionadas con la aplicación de la presente Directiva al transporte marítimo. En la medida que sea viable, dichas orientaciones y herramientas se pondrán a disposición de los Estados miembros y de los verificadores a efectos de intercambio de información con el fin de garantizar mejor la aplicación rigurosa de las medidas nacionales de transposición de la presente Directiva.».

25) El artículo 23 se modifica como sigue:

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

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 *quater*, apartado 6, en el artículo 3 *quinqües*, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 *bis*, apartados 1, 8 y 8 *bis*, el artículo 10 *ter*, apartado 5, el artículo 12, apartado 3 *ter*, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 *bis*, apartado 1, el artículo 25 *bis*, apartado 1, el artículo 28 *quater* y el artículo 30 *undecies*, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indeterminado desde el 8 de abril de 2018.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 3 *quater*, apartado 6, el artículo 3 *quinqües*, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 *bis*, apartados 1, 8 y 8 *bis*, el artículo 10 *ter*, apartado 5, el artículo 12, apartado 3 *ter*, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 *bis*, apartado 1, el artículo 25 *bis*, apartado 1, el artículo 28 *quater* y el artículo 30 *undecies*, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.»

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

«6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 6, artículo 3 *quinqües*, apartado 3, del artículo 10, apartado 4, del artículo 10 *bis*, apartados 1, 8 u 8 *bis*, del artículo 10 *ter*, apartado 5, del artículo 12, apartado 3 *ter*, del artículo 19, apartado 3, del artículo 22, del artículo 24, apartado 3, del artículo 24 *bis*, apartado 1, del artículo 25 *bis*, apartado 1, el artículo 28 *quater* o el artículo 30 *undecies*, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»

26) El artículo 29 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 29

### **Informe para asegurar el mejor funcionamiento del mercado del carbono**

Si los informes periódicos sobre el mercado del carbono a que se refieren el artículo 10, apartados 5 y 6, contienen pruebas de que el mercado del carbono no funciona correctamente, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en un plazo de tres meses. El informe podrá ir acompañado, cuando proceda, de propuestas legislativas destinadas a aumentar la transparencia y la integridad del mercado del carbono, incluidos los mercados de derivados conexos, y a abordar las medidas correctoras para mejorar su funcionamiento, y mejorar la prevención y detección de las actividades de abuso de mercado.»

27) El artículo 29 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 29 *bis*

### **Medidas en caso de fluctuaciones excesivas de los precios**

1. Si el precio medio de los derechos de emisión de los seis meses naturales anteriores es más de 2,4 veces superior al precio medio de los derechos de emisión del período de referencia de dos años anterior, se retirarán 75 millones de derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado de conformidad con el artículo 1, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814.

El precio de los derechos de emisión a que se refiere el párrafo primero del presente apartado para los derechos de emisión incluidos en los capítulos II y III será el precio de las subastas realizadas de conformidad con los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 10, apartado 4.

El período de referencia de dos años anterior a que se refiere el párrafo primero será el período de dos años que finalice antes del primer mes del período de seis meses naturales a que se refiere dicho párrafo.

Cuando se cumpla la condición establecida en el párrafo primero del presente apartado y no sea aplicable el apartado 2, la Comisión publicará un aviso a tal efecto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en que se indique la fecha en la que se cumplió la condición.

La Comisión publicará en los tres primeros días hábiles de cada mes el precio medio de los derechos de emisión de los seis meses naturales anteriores y el precio medio de los derechos de emisión del período de referencia de dos años anterior. Si no se cumple la condición a que se refiere el párrafo primero, la Comisión publicará también el nivel que el precio medio de los derechos de emisión tendría que alcanzar en el mes siguiente para cumplir la condición a que se refiere dicho párrafo.

2. Cuando se cumpla la condición para retirar derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado con arreglo al apartado 1, no se considerará que la condición a que se refiere dicho apartado se ha cumplido de nuevo hasta al menos doce meses después del final de la retirada anterior.

3. Las modalidades pormenorizadas para la aplicación de las medidas a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se fijarán en los actos delegados a que se refiere el artículo 10, apartado 4.».

28) El artículo 30 se modifica como sigue:

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

«1. La presente Directiva se revisará a la luz de la evolución de la situación internacional y de los esfuerzos realizados para alcanzar los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París y de cualquier compromiso pertinente resultante de las Conferencias de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.»;

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

«2. Las medidas de apoyo a determinadas industrias de gran consumo de energía que puedan experimentar fugas de carbono, a las que se refieren los artículos 10 *bis* y 10 *ter* de la presente Directiva, también se revisarán a la luz de las medidas de política climática de otras economías importantes. En este contexto, la Comisión también considerará si procede armonizar en mayor medida las medidas relativas a la compensación de los costes indirectos. Las medidas aplicables a los sectores del MAFC se revisarán a la luz de la aplicación del Reglamento (UE) 2023/956. Antes del 1 de enero de 2028, y en lo sucesivo cada dos años, como parte de sus informes al Parlamento Europeo y al Consejo con arreglo al artículo 30, apartado 6, de dicho Reglamento, la Comisión evaluará el impacto del MAFC en el riesgo de fuga de carbono, también en relación con las exportaciones.

El informe evaluará la necesidad de adoptar medidas adicionales, incluidas medidas legislativas, para hacer frente a los riesgos de fuga de carbono. El informe irá acompañado de una propuesta legislativa cuando proceda.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo en el contexto de cada balance global acordado en el marco del Acuerdo de París, en particular por lo que se refiere a la necesidad de medidas y políticas adicionales de la Unión con miras a las necesarias reducciones de los gases de efecto invernadero por parte de la Unión y sus Estados miembros, también en relación con el factor lineal a que se refiere el artículo 9 de la presente Directiva. La Comisión podrá presentar, cuando proceda, propuestas legislativas al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar la presente Directiva en particular con el fin de garantizar el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 y los objetivos climáticos de la Unión establecidos en el artículo 4 de dicho Reglamento. Al elaborar sus propuestas legislativas, la Comisión tendrá en cuenta, a tal fin y entre otras cosas, el presupuesto indicativo previsto de la Unión en materia de gases de efecto invernadero para el período 2030-2050 a que se refiere el artículo 4, apartado 4, de dicho Reglamento.»;

d) se añaden los apartados siguientes:

«5. A más tardar el 31 de julio de 2026, la Comisión notificará al Parlamento Europeo y al Consejo en relación con los siguientes asuntos, adjuntando, en su caso, una propuesta legislativa y una evaluación de impacto:

a) el modo en que se podrían contabilizar las emisiones negativas resultantes de los gases de efecto invernadero que se absorban de la atmósfera y se almacenen de manera segura y permanente, y la manera en que dichas emisiones podrían incluirse en el comercio de derechos de emisión, en su caso incluyendo un ámbito de aplicación inequívoco y criterios estrictos para dicha inclusión, y salvaguardias para garantizar que tales eliminaciones no compensen las reducciones de emisiones necesarias de conformidad con los objetivos de la Unión en materia de clima que se disponen en el Reglamento (UE) 2021/1119;

b) la viabilidad de reducir los valores umbrales de potencia térmica nominal total de 20 MW para las actividades del anexo I a partir de 2031;

c) si todas las emisiones de gases de efecto invernadero reguladas por la presente Directiva se contabilizan efectivamente y si se evita efectivamente el doble cómputo; en particular, evaluará la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturadas y utilizadas en un producto de una manera distinta de la contemplada en el artículo 12, apartado 3 *ter*.

6. Al revisar la presente Directiva, de conformidad con los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo, la Comisión analizará el modo en que pueden establecerse los vínculos entre el RCDE de la UE y otros mercados de carbono sin impedir la consecución del objetivo de neutralidad climática y de los objetivos de la Unión en materia de clima fijados en el Reglamento (UE) 2021/1119.

7. A más tardar el 31 de julio de 2026, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que evaluará la viabilidad de incluir las instalaciones de incineración de residuos municipales en el RCDE de la UE, también con vistas a su inclusión a partir de 2028 y con una evaluación de la posible necesidad de una opción de exclusión voluntaria por parte de los Estados miembros hasta el 31 de diciembre de 2030. A este respecto, la Comisión tendrá en cuenta la importancia de que todos los sectores contribuyan a la reducción de emisiones y de la posible desviación de residuos hacia la eliminación mediante el depósito en vertederos en la Unión y las exportaciones de residuos a terceros países. Además, la Comisión tendrá en cuenta criterios pertinentes como los efectos en el mercado interior, las posibles distorsiones de la competencia, la integridad medioambiental, la armonización con los objetivos de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) y la solidez y exactitud en lo que respecta al seguimiento y el cálculo de las emisiones. La Comisión acompañará dicho informe, cuando proceda y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 de dicha Directiva, con una propuesta legislativa para aplicar las disposiciones del presente capítulo a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión adicionales con respecto a las instalaciones de incineración de residuos municipales, y para evitar posibles desviaciones de residuos.

En el informe a que se refiere el párrafo primero, la Comisión evaluará asimismo la posibilidad de incluir en el RCDE de la UE otros procesos de gestión de residuos, en particular los vertederos que generan emisiones de metano y óxido nítrico en la Unión. Cuando proceda, la Comisión también podrá adjuntar a dicho informe una propuesta legislativa para incluir esos otros procesos de gestión de residuos en el RCDE de la UE.

(\*) Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).».

29) Después del artículo 30, se inserta el siguiente capítulo:

«Capítulo IV *bis*

Régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios, el transporte por carretera y otros sectores

*Artículo 30 bis*

### **Ámbito de aplicación**

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a las emisiones, los permisos de emisión de gases de efecto invernadero, la expedición y entrega de derechos de emisión, el seguimiento, la notificación y la verificación en relación con la actividad a que se refiere el anexo III. El presente capítulo no se aplicará a las emisiones contempladas en los capítulos II y III.

*Artículo 30 ter*

### **Permisos de emisión de gases de efecto invernadero**

1. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de enero de 2025, ninguna entidad regulada lleve a cabo la actividad a que se refiere el anexo III a menos que dicha entidad regulada esté en posesión de un permiso expedido por una autoridad competente de conformidad con los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. Toda solicitud de permiso de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo al presente capítulo que la entidad regulada presente a la autoridad competente en virtud del apartado 1 del presente artículo incluirá, como mínimo, una descripción de lo siguiente:

a) la entidad regulada;

- b) el tipo de combustibles que despacha a consumo y que se utilizan para la combustión en los sectores a los que se refiere el anexo III, y los medios a través de los cuales despachan dichos combustibles a consumo;
- c) el uso o usos finales de los combustibles despachados a consumo para la actividad contemplada en el anexo III;
- d) las medidas previstas para el seguimiento y la notificación de las emisiones, de conformidad con los actos de ejecución a que se refieren los artículos 14 y 30 *septies*;
- e) Un resumen no técnico de las informaciones a las que se refieren las letras a) a d) del presente apartado.

3. La autoridad competente expedirá un permiso de emisión de gases de efecto invernadero por el que se concede una autorización a la entidad regulada a que se refiere el apartado 1 del presente artículo para la actividad a que se refiere el anexo III, si considera que la entidad es capaz de realizar un seguimiento y notificar las emisiones correspondientes a las cantidades de combustible despachadas a consumo de conformidad con el anexo III.

4. En los permisos de emisión de gases de efecto invernadero constarán, al menos, las siguientes indicaciones:

- a) el nombre y la dirección de la entidad regulada;
- b) una descripción de los medios por los que la entidad regulada despacha a consumo los combustibles en los sectores incluidos en el presente capítulo;
- c) una lista de los combustibles que la entidad regulada despacha a consumo en los sectores incluidos en el presente capítulo;
- d) un plan de seguimiento que cumpla los requisitos establecidos en los actos de ejecución mencionados en el artículo 14;
- e) exigencias de información establecidas en los actos de ejecución mencionados en el artículo 14;
- f) la obligación de entregar los derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo, equivalentes a las emisiones totales en dicho año natural, verificadas de conformidad con el artículo 15 y dentro del plazo establecido en el artículo 30 *sexies*, apartado 2.

5. Los Estados miembros podrán permitir que las entidades reguladas actualicen los planes de seguimiento sin modificación del permiso. Las entidades reguladas someterán todo plan de seguimiento actualizado a la autoridad competente para su aprobación.

6. La entidad regulada notificará a la autoridad competente cualquier cambio previsto en el carácter de su actividad o en los combustibles que despache a consumo, que pueda hacer necesaria la actualización del permiso de emisión de gases de efecto invernadero. Cuando proceda, la autoridad competente actualizará el permiso de conformidad con los actos de ejecución mencionados en el artículo 14. En los casos en que cambie la identidad de la entidad regulada incluida en este capítulo, la autoridad competente actualizará el permiso introduciendo el nombre y la dirección de la nueva entidad regulada.

#### *Artículo 30 quater*

### **Cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión**

1. La cantidad de derechos de emisión expedidos para el conjunto de la Unión en virtud del presente capítulo cada año a partir de 2027 se reducirá de manera lineal desde 2024. El valor de 2024 se definirá como los límites de emisiones de 2024, calculados sobre la base de las emisiones de referencia con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) para los sectores incluidos en el presente capítulo y aplicando la trayectoria lineal de reducción en todas las emisiones incluidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. La cantidad disminuirá cada año después de 2024 mediante un factor de reducción lineal del 5,10 %. A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión correspondiente al año 2027.

2. La cantidad de derechos de emisión expedidos para el conjunto de la Unión en virtud del presente capítulo cada año a partir de 2028 se reducirá de manera lineal desde 2025 sobre la base de la media de las emisiones notificadas con arreglo al presente capítulo para los años 2024 a 2026. La cantidad de derechos de emisión se reducirá mediante un factor de reducción lineal del 5,38 %, excepto si se aplican las condiciones establecidas en el punto 1 del anexo III *bis*, en cuyo caso la cantidad se reducirá mediante un factor de reducción lineal ajustado de conformidad con las normas establecidas en el punto 2 del anexo III *bis*. A más tardar el 30 de junio de 2027, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión para 2028 y, en caso necesario, el factor de reducción lineal ajustado.

3. La cantidad de derechos de emisión expedidos para el conjunto de la Unión en virtud del presente capítulo se ajustará para cada año a partir de 2028 para compensar la cantidad de derechos de emisión entregados en los casos en que no haya sido posible evitar el doble cómputo de las emisiones o cuando se hayan entregado derechos de emisión por emisiones no contempladas en el presente capítulo a que se refiere el artículo 30 *septies*, apartado 5. El ajuste corresponderá a la cantidad total de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo que hayan sido compensados en el año de notificación pertinente con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 30 *septies*, apartado 5, párrafo segundo.

4. Todo Estado miembro que, con arreglo al artículo 30 *undecies*, amplíe unilateralmente la actividad a que se refiere el anexo III a sectores que no estén enumerados en dicho anexo velará por que, a más tardar el 30 de abril del año correspondiente, las entidades reguladas de que se trate presenten a la autoridad competente pertinente un informe debidamente motivado de conformidad con el artículo 30 *septies*. Si los datos presentados están debidamente motivados, la autoridad competente lo notificará a la Comisión a más tardar el 30 de junio del año correspondiente. La cantidad de derechos de emisión que deban expedirse en virtud del apartado 1 del presente artículo se ajustará teniendo en cuenta los informes debidamente motivados presentados por las entidades reguladas.

#### *Artículo 30 quinquies*

### **Subasta de derechos de emisión para la actividad a que se refiere el anexo III**

1. A partir de 2027, los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo se subastarán, a menos que se incorporen a la reserva de estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814. Los derechos de emisión del presente capítulo se subastarán independientemente de los derechos de emisión de los capítulos II y III de la presente Directiva.

2. La subasta de los derechos de emisión con arreglo al presente capítulo comenzará en 2027 con una cantidad correspondiente al 130 % de los volúmenes de subasta para 2027 establecidos sobre la base de la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión para ese año y las respectivas cuotas y volúmenes de subasta con arreglo a los apartados 3 a 6 del presente artículo. El 30 % adicional por subastar únicamente se utilizará para entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 *sexies*, apartado 2, y podrá subastarse hasta el 31 de mayo de 2028. El 30 % adicional se deducirá de los volúmenes de subasta para el período comprendido entre 2029 y 2031. Las condiciones para las subastas contempladas en el presente apartado se fijarán de conformidad con el apartado 7 del presente artículo y el artículo 10, apartado 4.

En 2027 se crearán 600 millones de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo como participaciones de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 *bis*, apartado 3, de la Decisión (UE) 2015/1814.

3. Se subastarán 150 millones de derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo y todos los ingresos de dichas subastas se pondrán a disposición del Fondo Social para el Clima establecido por el Reglamento (UE) 2023/955 hasta 2032.

4. A partir de la cantidad restante de derechos de emisión y con el fin de generar, junto con los ingresos procedentes de los derechos de emisión a que se refieren el apartado 3 del presente artículo y el artículo 10 *bis*, apartado 8 *ter*, de la presente Directiva un importe máximo de 65 000 000 000 EUR, la Comisión garantizará que se subaste una cantidad adicional de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo y que los ingresos de dichas subastas se pongan a disposición del Fondo Social para el Clima establecido por el Reglamento (UE) 2023/955 hasta 2032.

La Comisión velará por que los derechos de emisión destinados al Fondo Social para el Clima a que se refieren el apartado 3 del presente artículo y el presente apartado se subasten de conformidad con los principios y modalidades a que se refiere el artículo 10, apartado 4, y de los actos delegados adoptados en virtud de dicho artículo.

Los ingresos de la subasta de los derechos de emisión a que se refieren el apartado 3 del presente artículo y el presente apartado constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, y se utilizarán de conformidad con las normas aplicables al Fondo Social para el Clima.

El importe anual asignado al Fondo Social para el Clima de conformidad con el artículo 10 *bis*, apartado 8 *ter*, el apartado 3 del presente artículo y el presente apartado no excederá de:

- a) 4 000 000 000 EUR para 2026;
- b) 10 900 000 000 EUR para 2027;

- c) 10 500 000 000 EUR para 2028;
- d) 10 300 000 000 EUR para 2029;
- e) 10 100 000 000 EUR para 2030;
- f) 9 800 000 000 EUR para 2031;
- g) 9 400 000 000 EUR para 2032.

Cuando el régimen del comercio de derechos de emisión establecido de conformidad con el presente capítulo se aplase hasta 2028 con arreglo al artículo 30 *duodécies*, el importe máximo que debe ponerse a disposición del Fondo Social para el Clima de conformidad con el párrafo primero del presente apartado será de 54 600 000 000 EUR. En tal caso, los importes anuales asignados al Fondo Social para el Clima no excederán acumulativamente para los años 2026 y 2027 de 4 000 000 000 EUR, y para el período comprendido entre el 1 de enero de 2028 y el 31 de diciembre de 2032, el importe anual pertinente no excederá de:

- a) 11 400 000 000 EUR para 2028;
- b) 10 300 000 000 EUR para 2029;
- c) 10 100 000 000 EUR para 2030;
- d) 9 800 000 000 EUR para 2031;
- e) 9 000 000 000 EUR para 2032.

Cuando los ingresos generados por la subasta a que se refiere el apartado 5 del presente artículo se constaten como recursos propios de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE, no serán de aplicación el artículo 10 *bis*, apartado 8 *ter*, de la presente Directiva, el apartado 3 del presente artículo y el presente apartado.

5. La cantidad total de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, una vez deducidas las cantidades establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo, será subastada por los Estados miembros y se distribuirá entre ellos en porcentajes idénticos a la cuota de emisiones de referencia con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 para las categorías de fuentes de emisión a que se refiere el apartado 2, letras b), c) y d), del anexo III de la presente Directiva para la media del período comprendido entre 2016 y 2018 del Estado miembro de que se trate, conforme a una revisión exhaustiva con arreglo al artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento.

6. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 5 del presente artículo, excepto en el caso de los ingresos que constituyan ingresos afectados externos de conformidad con el apartado 4 del presente artículo o de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, párrafo tercero, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán sus ingresos o el equivalente en valor financiero de dichos ingresos para uno o varios de los fines a que se refiere el artículo 10, apartado 3, de la presente Directiva, dando prioridad a las actividades que puedan contribuir a abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión conforme al presente capítulo, o para uno o varios de los fines siguientes:

- a) medidas destinadas a contribuir a la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios o a la reducción de las necesidades energéticas de los edificios, incluida la integración de las energías renovables y medidas complementarias, de conformidad con el artículo 7, apartado 11, y los artículos 12 y 20 de la Directiva 2012/27/UE, así como medidas para proporcionar apoyo financiero a los hogares de bajos ingresos en los edificios con peor rendimiento;
- b) medidas destinadas a acelerar la adopción de vehículos de emisión cero o a proporcionar apoyo financiero para la implantación de infraestructuras de repostaje y recarga totalmente interoperables para vehículos de emisión cero, o medidas para fomentar el cambio al transporte público y mejorar la multimodalidad, o para proporcionar apoyo financiero para abordar los aspectos sociales relativos a los usuarios de transporte de renta baja y media;
- c) financiar su plan social para el clima de conformidad con el artículo 15 del Reglamento (UE) 2023/955;
- d) proporcionar una compensación financiera a los consumidores finales de combustibles en los casos en que no haya sido posible evitar el doble cómputo de las emisiones o cuando se hayan entregado derechos de emisión por las emisiones no contempladas en el presente capítulo a que se refiere el artículo 30 *septies*, apartado 5.

Se entenderá que los Estados miembros han cumplido lo dispuesto en el presente apartado cuando hayan establecido y puesto en práctica políticas de ayuda fiscal o financiera, o políticas de regulación que den lugar a ayuda financiera, elaboradas con los fines expuestos en el párrafo primero del presente apartado, y que tengan un valor equivalente a los ingresos a que se refiere dicho párrafo generados por la subasta de los derechos de emisión a que se refiere el presente capítulo.

Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la utilización de los ingresos y de las medidas adoptadas conforme al presente apartado incluyendo esta información en los informes que presenten con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999.

7. El artículo 10, apartados 4 y 5, se aplicará a los derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo.

#### *Artículo 30 sexies*

### **Transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión**

1. El artículo 12 se aplicará a las emisiones, entidades reguladas y derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, a excepción de los apartados 3 y 3 bis, apartado 4, segunda y tercera frases, y apartado 5, de dicho artículo. A tal efecto:

- a) toda referencia a las emisiones se entenderá como una referencia a las emisiones incluidas en el presente capítulo;
- b) toda referencia a los titulares de las instalaciones se entenderá como una referencia a las entidades reguladas incluidas en el presente capítulo;
- c) toda referencia a los derechos de emisión se entenderá como una referencia a los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo.

2. A partir del 1 de enero de 2028, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de mayo de cada año, la entidad regulada entregue una cantidad de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo que sea equivalente a las emisiones totales de la entidad regulada, correspondientes a la cantidad de combustibles despachados a consumo de conformidad con el anexo III, durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con los artículos 15 y 30 septies, y por que dichos derechos de emisión se cancelen posteriormente.

3. Hasta el 31 de diciembre de 2030, como excepción a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, cuando una entidad regulada establecida en un Estado miembro determinado esté sujeta a un impuesto nacional sobre el carbono en vigor para los años 2027 a 2030 aplicable a la actividad contemplada en el anexo III, la autoridad competente del Estado miembro de que se trate podrá eximir a dicha entidad regulada de la obligación de entregar derechos de emisión con arreglo al apartado 2 del presente artículo para un año de referencia determinado, siempre que:

- a) el Estado miembro de que se trate notifique a la Comisión dicho impuesto nacional sobre el carbono a más tardar el 31 de diciembre de 2023, y que ya esté en vigor para esa fecha la legislación nacional por la que se fijan los tipos impositivos aplicables en los años 2027 a 2030; el Estado miembro de que se trate notificará a la Comisión cualquier modificación posterior del impuesto nacional sobre el carbono;
- b) para el año de referencia, el impuesto nacional sobre el carbono del Estado miembro de que se trate que dicha entidad regulada haya pagado efectivamente sea superior al precio medio de adjudicación de la subasta del régimen de comercio de derechos de emisión establecido en virtud del presente capítulo;
- c) la entidad regulada cumpla plenamente las obligaciones establecidas en el artículo 30 ter sobre los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y en el artículo 30 septies sobre el seguimiento, notificación y verificación de sus emisiones;
- d) el Estado miembro de que se trate notifique a la Comisión la aplicación de tal exención y la correspondiente cantidad de derechos de emisión que deban cancelarse de conformidad con la letra g) del presente párrafo y los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4, a más tardar el 31 de mayo del año siguiente al año de referencia;
- e) la Comisión no plantee objeciones a la aplicación de la excepción alegando que la medida notificada no se ajusta a las condiciones establecidas en el presente apartado, en un plazo de tres meses a partir de la notificación con arreglo a la letra a) del presente párrafo o en un plazo de un mes a partir de la notificación correspondiente al año de que se trate realizada con arreglo a la letra d) del presente párrafo;

- f) el Estado miembro de que se trate no subaste la cantidad de derechos de emisión a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 5, para un año de referencia concreto hasta que la cantidad de derechos de emisión que se deben cancelar en virtud del presente apartado se determine de conformidad con la letra g) del presente párrafo; el Estado miembro de que se trate no subastará ninguna cantidad adicional de derechos de emisión con arreglo al artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo primero;
- g) el Estado miembro de que se trate cancele una cantidad de derechos de emisión de la cantidad total de derechos de emisión por subastar a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 5, para el año de referencia, que sea equivalente a las emisiones verificadas de dicha entidad regulada con arreglo al presente capítulo para el año de referencia; cuando la cantidad de derechos de emisión que quede por subastar en el año de referencia tras la aplicación de la letra f) del presente párrafo sea inferior a la cantidad de derechos de emisión por cancelar en virtud del presente apartado, el Estado miembro de que se trate se asegurará de cancelar la cantidad de derechos de emisión correspondiente a la diferencia antes de que finalice el año siguiente al año de referencia, y
- h) el Estado miembro de que se trate se comprometa, en el momento de la primera notificación con arreglo a la letra a) del presente párrafo, a utilizar para una o varias de las medidas enumeradas o mencionadas en el artículo 30 *quinquies*, apartado 6, párrafo primero, un importe equivalente a los ingresos a los que se habría aplicado el artículo 30 *quinquies*, apartado 6, en ausencia de esta excepción; se aplicará el artículo 30 *quinquies*, apartado 6, párrafos segundo y tercero, y la Comisión velará por que la información recibida en virtud de dichas disposiciones se ajuste al compromiso asumido en virtud de la presente letra.

La cantidad de derechos de emisión que deba cancelarse en virtud de la letra g) del párrafo primero del presente apartado no afectará a los ingresos afectados externos establecidos con arreglo al artículo 30 *quinquies*, apartado 4, de la presente Directiva ni, cuando se hayan establecido en virtud del artículo 311, párrafo tercero, del TFUE, a los recursos propios del presupuesto de la Unión con arreglo a la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo (\*\*), procedentes de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 *quinquies* de la presente Directiva.

4. Los hospitales que no estén cubiertos por el capítulo III podrán recibir una compensación financiera por los costes que se les repercutan como consecuencia de la entrega de derechos de emisión en virtud del presente capítulo. A tal efecto, se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones del presente capítulo aplicables a los casos de doble cómputo.

#### Artículo 30 septies

#### Seguimiento, notificación, verificación de las emisiones y acreditación

1. Los artículos 14 y 15 se aplicarán a las emisiones, entidades reguladas y derechos de emisión incluidos en el presente capítulo. A tal efecto:

- a) toda referencia a las emisiones se entenderá como una referencia a las emisiones incluidas en el presente capítulo;
- b) toda referencia a una actividad enumerada en el anexo I se entenderá como una referencia a la actividad contemplada en el anexo III;
- c) toda referencia a los titulares se entenderá como una referencia a las entidades reguladas incluidas en el presente capítulo;
- d) toda referencia a los derechos de emisión se entenderá como una referencia a los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo;
- e) la referencia del artículo 15 a una fecha se entenderá hecha al 30 de abril.

2. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada realice un seguimiento, para cada año natural a partir de 2025, de las emisiones correspondientes a las cantidades de combustible despachadas a consumo de conformidad con el anexo III. Garantizarán, asimismo, que cada entidad regulada notifique dichas emisiones a la autoridad competente el año siguiente, a partir de 2026, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 14, apartado 1.

3. A partir del 1 de enero de 2028, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año hasta 2030, cada entidad regulada notifique el porcentaje medio de los costes relacionados con la entrega de derechos de emisión con arreglo al presente capítulo que repercutieron a los consumidores el año anterior. La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a los requisitos y los modelos de dichos informes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2. La Comisión evaluará los informes presentados e informará anualmente de sus conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo. Cuando la Comisión constate que existen prácticas inadecuadas en relación con la repercusión de los costes del carbono, el informe podrá ir acompañado, cuando proceda, de propuestas legislativas destinadas a abordar tales prácticas inadecuadas.

4. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada titular de un permiso de conformidad con el artículo 30 *ter* a 1 de enero de 2025 notifique sus emisiones históricas correspondientes al año 2024 a más tardar el 30 de abril de 2025.

5. Los Estados miembros velarán por que las entidades reguladas puedan identificar y documentar de forma fiable y precisa las cantidades exactas de combustible despachado a consumo, por tipo de combustible, que se utilizan para la combustión en los sectores a que se refiere el anexo III, y el uso final de los combustibles despachados a consumo por las entidades reguladas. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para limitar el riesgo de doble cómputo de las emisiones contempladas en el presente capítulo y de las emisiones de los capítulos II y III, así como el riesgo de entrega de derechos de emisión por las emisiones no contempladas en el presente capítulo.

La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a las normas detalladas para evitar el doble cómputo y la entrega de derechos de emisión por las emisiones no contempladas en el presente capítulo, así como para proporcionar una compensación financiera a los consumidores finales de los combustibles, en los casos en que no pueda evitarse dicho doble cómputo o entrega. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2. El cálculo de la compensación financiera para los consumidores finales de los combustibles se basará en el precio medio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 10, apartado 4, en el año de notificación correspondiente.

6. Los principios para el seguimiento y la notificación de las emisiones contempladas en el presente capítulo se establecen en la parte C del anexo IV.

7. Los criterios para la verificación de las emisiones contempladas en el presente capítulo se establecen en la parte C del anexo V.

8. Los Estados miembros podrán autorizar medidas simplificadas de seguimiento, notificación y verificación para las entidades reguladas cuyas emisiones anuales correspondientes a las cantidades de combustibles despachadas a consumo sean inferiores a 1 000 toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 14, apartado 1.

*Artículo 30 octies*

### **Gestión**

Los artículos 13 y 15 *bis*, el artículo 16, apartados 1, 2, 3, 4 y 12, y los artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 *bis*, 23 y 29 se aplicarán a las emisiones, las entidades reguladas y los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo. A tal efecto:

- a) toda referencia a las emisiones se entenderá como una referencia a las emisiones incluidas en el presente capítulo;
- b) toda referencia a los titulares se entenderá como una referencia a las entidades reguladas incluidas en el presente capítulo;
- c) toda referencia a los derechos de emisión se entenderá como una referencia a los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo.

*Artículo 30 nonies*

### **Medidas en caso de un aumento excesivo de los precios**

1. Cuando, durante más de tres meses consecutivos, el precio medio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 10, apartado 4, de la presente Directiva sea superior al doble del precio medio de los derechos de emisión durante los seis meses consecutivos anteriores en las subastas de los derechos de emisión contemplados en el presente capítulo, se retirarán 50 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 *bis*, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814.

Para los años 2027 y 2028, se considerará que se cumple la condición a que se refiere el párrafo primero si, durante más de tres meses consecutivos, el precio medio de los derechos de emisión supera en más de 1,5 veces el precio medio de los derechos de emisión del período de referencia correspondiente a los seis meses consecutivos anteriores.

2. Cuando el precio medio de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 1 del presente artículo sea superior a un precio de 45 EUR por un período de dos meses consecutivos, se retirarán 20 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 *bis*, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814. Se aplicará la indexación basada en el índice de precios de consumo europeo para 2020. Los derechos de emisión se retirarán hasta el 31 de diciembre de 2029 mediante el mecanismo que dispone el presente apartado.

3. Cuando el precio medio de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 1 del presente artículo sea superior al triple del precio medio de los derechos de emisión durante los seis meses consecutivos anteriores, se retirarán 150 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 bis, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814.
4. Cuando la condición contemplada en el apartado 2 se haya cumplido el mismo día que la condición a que se refieren los apartados 1 o 3, únicamente se retirarán derechos de emisión adicionales con arreglo a los apartados 1 o 3.
5. Antes del 31 de diciembre de 2029, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que evaluará si el mecanismo a que se refiere el apartado 2 ha resultado efectivo y si debe mantenerse. La Comisión, si procede, acompañará dicho informe de una propuesta legislativa dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar la presente Directiva con el fin de ajustar dicho mecanismo.
6. Cuando se cumplan una o varias de las condiciones contempladas en los apartados 1, 2 o 3 y hayan dado lugar a una retirada de derechos de emisión, no se retirarán más derechos de emisión con arreglo al presente artículo antes de transcurridos doce meses.
7. Cuando, en la segunda mitad del período de doce meses a que se refiere el apartado 6 del presente artículo, se vuelva a cumplir la condición contemplada en el apartado 2 del presente artículo, la Comisión, asistida por el Comité establecido en virtud del artículo 44 del Reglamento (UE) 2018/1999, evaluará la eficacia de la medida y podrá decidir, mediante un acto de ejecución, que no se aplique el apartado 6 del presente artículo. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 2 de la presente Directiva.
8. Cuando se cumplan una o varias de las condiciones contempladas en los apartados 1, 2 o 3 y el apartado 6 no sea aplicable, la Comisión publicará sin demora en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un aviso relativo a la fecha en que se cumplió dicha condición o condiciones.
9. Los Estados miembros que estén sujetos a la obligación de presentar un plan de medidas correctoras de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/842 tendrán debidamente en cuenta los efectos de una retirada de derechos de emisión adicionales con arreglo al apartado 2 del presente artículo durante los dos años anteriores al considerar las actuaciones adicionales a se refiere el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, letra c), de dicho Reglamento que vaya a aplicar para cumplir las obligaciones que se les impone en dicho Reglamento.

*Artículo 30 decies*

### **Revisión del presente capítulo**

A más tardar el 1 de enero de 2028, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de las disposiciones del presente capítulo en lo que se refiere a su eficacia, gestión y aplicación práctica, en particular sobre la aplicación de las normas de la Decisión (UE) 2015/1814. Cuando proceda, la Comisión acompañará dicho informe con una propuesta legislativa de modificación del presente capítulo. A más tardar el 31 de octubre de 2031, la Comisión evaluará la viabilidad de la integración de los sectores contemplados en el anexo III de la presente Directiva en el RCDE de la UE, que abarca los sectores enumerados en el anexo I de la presente Directiva.

*Artículo 30 undecies*

### **Procedimientos para la ampliación unilateral de la actividad a que se refiere el anexo III a sectores que no están sujetos a lo dispuesto en los capítulos II y III**

1. A partir de 2027, los Estados miembros podrán ampliar la actividad a que se refiere el anexo III a sectores que no estén enumerados en dicho anexo y aplicar el régimen de comercio de derechos de emisión de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo en dichos sectores, teniendo en cuenta todos los criterios pertinentes, en particular la incidencia en el mercado interior, los posibles falseamientos de la competencia, la integridad medioambiental del régimen de comercio de derechos de emisión establecido con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo y la fiabilidad del sistema previsto de seguimiento y notificación, siempre que la Comisión apruebe la ampliación de la actividad a que se refiere dicho anexo.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo referente a la aprobación de la ampliación a que se refiere el párrafo primero del presente apartado, la autorización para la expedición de derechos de emisión adicionales y la autorización de otros Estados miembros para ampliar la actividad a que se refiere el anexo III. Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión también podrá completar la ampliación con otras normas relativas a las medidas para hacer frente a posibles casos de doble cómputo, también para la expedición de derechos de emisión adicionales con el fin de compensar los derechos de emisión entregados por el uso de combustibles en las actividades enumeradas en el anexo I. Todas las medidas financieras que adopten los Estados miembros en beneficio de empresas pertenecientes a sectores y subsectores que estén expuestos a un riesgo real de fuga de carbono, debido a los costes indirectos significativos sufragados con cargo a los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero repercutidos en los precios de los combustibles como consecuencia de la ampliación unilateral, se ajustarán a las normas sobre ayudas estatales y no provocarán falseamientos indebidos de la competencia en el mercado interior.

2. Los derechos de emisión adicionales que se expidan en el marco de una autorización con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo se subastarán atendiendo a los requisitos establecidos en el artículo 30 *quinquies*. No obstante lo dispuesto en el artículo 30 *quinquies*, apartados 1 a 6, los Estados miembros que hayan ampliado unilateralmente las actividades a que se refiere el anexo III de conformidad con el presente artículo determinarán la utilización de los ingresos que genere la subasta de esos derechos de emisión adicionales.

#### Artículo 30 *duodecies*

### **Aplazamiento del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores hasta 2028 en caso de precios excepcionalmente elevados de la energía**

1. A más tardar el 15 de julio de 2026, la Comisión publicará un aviso en el *Diario Oficial de la Unión Europea* relativo a si se han cumplido una o ambas de las condiciones siguientes:

- a) el precio medio del TTF de gas para los seis meses naturales que finalicen el 30 de junio de 2026 fue superior al precio medio del TTF de gas en febrero y marzo de 2022;
- b) el precio medio del petróleo crudo *Brent* para los seis meses naturales que finalicen el 30 de junio de 2026 fue más del doble del precio medio del petróleo crudo *Brent* durante los cinco años anteriores; el período de referencia de cinco años será el período de cinco años que finalice antes del primer mes del período de seis meses naturales.

2. Si se cumple una o ambas de las condiciones contempladas en el apartado 1, se aplicarán las normas siguientes:

- a) como excepción a lo dispuesto en el artículo 30 *quater*, apartado 1, el primer año para el que se establezca la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión será 2028 y como excepción a lo dispuesto en el artículo 30 *quater*, apartado 3, el primer año para el que se ajuste la cantidad de derechos de emisión para el conjunto de la Unión será 2029;
- b) como excepción a lo dispuesto en el artículo 30 *quinquies*, apartados 1 y 2, el inicio de la subasta de derechos de emisión con arreglo al presente capítulo se aplazará hasta 2028;
- c) como excepción a lo dispuesto en el artículo 30 *quinquies*, apartado 2, las cantidades adicionales de derechos de emisión para el primer año de subasta se deducirán de los volúmenes de subasta para el período comprendido entre 2030 y 2032 y las participaciones iniciales de la reserva de estabilidad del mercado se crearán en 2028;
- d) como excepción a lo dispuesto en el artículo 30 *sexies*, apartado 2, el plazo para la entrega inicial de derechos de emisión se aplazará hasta el 31 de mayo de 2029 para las emisiones totales del año 2028;
- e) como excepción a lo dispuesto en el artículo 30 *decies*, el plazo para que la Comisión informe al Parlamento Europeo y al Consejo se aplazará hasta el 1 de enero de 2029.

(\*) Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

(\*\*) Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea y por la que se deroga la Decisión 2014/335/UE, Euratom (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).».

30) Se inserta el capítulo siguiente:

«Capítulo IV *ter*

Asesoramiento científico y visibilidad de la financiación

*Artículo 30 terdecies*

**Asesoramiento científico**

El Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático (en lo sucesivo, “Consejo Consultivo”), creado en virtud del artículo 10 *bis* del Reglamento (CE) n.º 401/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), podrá, por propia iniciativa, proporcionar asesoramiento científico y emitir informes en lo que se refiere a la presente Directiva. La Comisión tendrá en cuenta el asesoramiento y los informes pertinentes del Consejo Consultivo, en particular en lo que se refiere a:

- a) la necesidad de políticas y medidas de la Unión adicionales para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas a que se refiere el artículo 30, apartado 3, de la presente Directiva;
- b) la necesidad de políticas y medidas de la Unión adicionales con miras a los acuerdos sobre medidas mundiales en el seno de la OACI para reducir el impacto climático de la aviación, y a la ambición y la integridad medioambiental de la medida de mercado mundial de la OMI a que se refiere el artículo 3 *octies octies* de la presente Directiva.

*Artículo 30 quaterdecies*

**Información, comunicación y publicidad**

1. La Comisión garantizará la visibilidad de la financiación procedente de los ingresos de las subastas del RCDE de la UE a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8:

- a) garantizando que los beneficiarios de dicha financiación hagan mención del origen de dichos fondos y velen por dar visibilidad a la financiación de la Unión, en particular cuando promuevan los proyectos y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público en general, y
- b) garantizando que los receptores de dicha financiación utilicen una etiqueta adecuada que indique “financiado (o cofinanciado) por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (el Fondo de Innovación)”, así como el emblema de la Unión y el importe de la financiación. Cuando no sea posible emplear dicha etiqueta, se mencionará el Fondo de Innovación en todas las actividades de comunicación, incluidos los tabloneros de anuncios situados en lugares estratégicos visibles para el público.

La Comisión establecerá en el acto delegado a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8, los requisitos necesarios para garantizar la visibilidad de la financiación procedente del Fondo de Innovación, incluido el requisito de que se mencione dicho Fondo.

2. Los Estados miembros velarán por la visibilidad de la financiación procedente de los ingresos de las subastas del RCDE de la UE a que se refiere el artículo 10 *quinquies* con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, párrafo primero, letras a) y b), del presente artículo, incluido mediante el requisito de que se mencione el Fondo de Modernización.

3. Teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, los Estados miembros se esforzarán por garantizar la visibilidad de la fuente de financiación de las acciones o proyectos financiados con cargo a los ingresos procedentes de las subastas del RCDE de la UE cuya utilización determinen ellos mismos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 *quinquies*, apartado 4, el artículo 10, apartado 3, y el artículo 30 *quinquies*, apartado 6.

(\*) Reglamento (CE) n.º 401/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativo a la Agencia Europea de Medio Ambiente y a la Red Europea de Información y de Observación sobre el Medio Ambiente (DO L 126 de 21.5.2009, p. 13).».

31) Los anexos I, II *ter*, IV y V de la Directiva 2003/87/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva, y los anexos III y III *bis* se insertan en la Directiva 2003/87/CE con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.

## Artículo 2

**Modificaciones de la Decisión (UE) 2015/1814**

La Decisión (UE) 2015/1814 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se modifica de la siguiente manera:

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

«4. La Comisión publicará la cantidad total de derechos de emisión en circulación cada año a más tardar el 1 de junio del año siguiente. La cantidad total de derechos de emisión en circulación en un año dado será la cantidad total de derechos de emisión expedidos respecto de instalaciones y empresas navieras y no incluidos en la reserva en el período desde el 1 de enero de 2008, incluida la cantidad de derechos de emisión expedida con arreglo al artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE, en la versión vigente a 18 de marzo de 2018, en dicho período y los derechos de utilización de créditos internacionales ejercitados por las instalaciones en el marco del RCDE de la UE, hasta el 31 de diciembre de dicho año dado, menos las toneladas totales de emisiones verificadas de las instalaciones y empresas navieras con arreglo al RCDE de la UE entre el 1 de enero de 2008 y el 31 de diciembre de ese mismo año dado y los derechos de emisión cancelados de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE. No se tomarán en consideración las emisiones durante el trienio comprendido entre 2005 y 2007 ni los derechos de emisión expedidos respecto a tales emisiones. La primera publicación tendrá lugar el 15 de mayo de 2017.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«4 bis. A partir de 2024, el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación en un año concreto incluirá la cantidad de derechos de emisión acumulados expedidos para la aviación y las toneladas acumuladas de emisiones verificadas de la aviación en el marco del RCDE de la UE, excluyendo las emisiones de vuelos en rutas cubiertas por compensación calculadas con arreglo al artículo 12, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE, entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de ese mismo año.

Los derechos de emisión cancelados con arreglo al artículo 3 *octies ter* de la Directiva 2003/87/CE se considerarán expedidos a efectos del cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación.»;

c) los apartados 5 y 5 bis se sustituyen por el texto siguiente:

«5. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación se encuentra entre 833 y 1 096 millones, una cantidad de derechos de emisión equivalente a la diferencia entre la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, y 833 millones se deducirá de la cantidad de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de doce meses a partir del 1 de septiembre de ese año. Si la cantidad total de derechos de emisión en circulación es superior a 1 096 millones de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión que se deducirá de la cantidad de derechos de emisión que subastarán los Estados miembros con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y que se incorporarán a la reserva a lo largo de un período de doce meses a partir del 1 de septiembre de ese año será equivalente al 12 % de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. Como excepción a lo dispuesto en la segunda frase del presente párrafo, hasta el 31 de diciembre de 2030 se duplicará el porcentaje mencionado en dicha frase.

Sin perjuicio de la cantidad total de derechos de emisión que deba deducirse de conformidad con el presente apartado, hasta el 31 de diciembre de 2030 no se tendrán en cuenta los derechos de emisión contemplados en el artículo 10, apartado 2, párrafo primero, letra b), de la Directiva 2003/87/CE en la determinación de las cuotas con las que los Estados miembros contribuyen a esa cantidad total.

5 bis. A menos que se decida de otro modo en la primera revisión realizada de conformidad con el artículo 3, a partir de 2023 los derechos de emisión mantenidos en la reserva que superen los 400 millones de derechos de emisión dejarán de ser válidos.»;

d) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Si, en un año dado, no es aplicable lo dispuesto en el apartado 6 del presente artículo y se ha cumplido la condición del artículo 29 bis, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE, se retirarán de la reserva 75 millones de derechos de emisión y se añadirán a la cantidad de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de dicha Directiva. Cuando la reserva contenga menos de 75 millones de derechos de emisión, se retirarán de ella todos los derechos de emisión que contenga con arreglo a lo dispuesto en el presente apartado. Cuando se cumpla la condición del artículo 29 bis, apartado 1, de dicha

Directiva, los volúmenes que deban retirarse de la reserva de conformidad con dicho artículo se distribuirán uniformemente durante un período de tres meses, empezando, a más tardar, a los dos meses de la fecha en que se cumpla la condición del artículo 29 bis, apartado 1, de dicha Directiva, tal y como se notifique por la Comisión de conformidad con el párrafo cuarto de dicho apartado.».

2) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 1 bis

### **Funcionamiento de la reserva de estabilidad del mercado para los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores**

1. Los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV bis de la Directiva 2003/87/CE se incorporarán a una sección separada de la reserva establecida con arreglo al artículo 1 de la presente Decisión y se retirarán de ella, de conformidad con las normas establecidas en el presente artículo.

2. La incorporación de los derechos de emisión a la reserva en virtud del presente artículo surtirá efecto a partir del 1 de septiembre de 2028. Los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV bis de la Directiva 2003/87/CE se incorporarán a la reserva, se conservarán en ella y se retirarán de ella de modo separado a los derechos de emisión contemplados en el artículo 1 de la presente Decisión.

3. En 2027, la sección mencionada en el apartado 1 del presente artículo se creará de conformidad con el artículo 30 quinquies, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 2003/87/CE. A partir del 1 de enero de 2031, los derechos de emisión a que se refiere dicho párrafo que no se hayan retirado de la reserva dejarán de ser válidos.

4. La Comisión publicará, cada año, la cantidad total de derechos de emisión en circulación incluidos en el capítulo IV bis de la Directiva 2003/87/CE, a más tardar el 1 de junio del año siguiente, de modo separado a la cantidad de derechos de emisión en circulación, con arreglo al artículo 1, apartado 4, de la presente Decisión. La cantidad total de derechos de emisión en circulación en virtud del presente artículo en un año dado será la cantidad acumulada de derechos de emisión del mencionado capítulo, expedidos en el período posterior al 1 de enero de 2027, menos las toneladas acumuladas de emisiones verificadas incluidas en dicho capítulo para el período comprendido entre el 1 de enero de 2027 y el 31 de diciembre de ese mismo año, y los derechos de emisión de dicho capítulo cancelados de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE. La primera publicación tendrá lugar el 1 de junio de 2028.

5. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, se encuentra por encima de los 440 millones de derechos de emisión, se deducirán 100 millones de derechos de emisión de la cantidad de derechos de emisión cubiertos por el capítulo IV bis de la Directiva 2003/87/CE, por subastar por parte de los Estados miembros, en virtud del artículo 30 quinquies de dicha Directiva, y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de doce meses a partir del 1 de septiembre de ese año.

6. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación es inferior a 210 millones, se retirarán de la reserva 100 millones de derechos de emisión incluidos en el capítulo IV bis de la Directiva 2003/87/CE y se añadirán a la cantidad de derechos de emisión incluidos en dicho capítulo por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 30 quinquies de dicha Directiva. Cuando la reserva contenga menos de 100 millones de derechos de emisión, se retirarán de ella todos los derechos de emisión que contenga con arreglo a lo dispuesto en el presente apartado.

7. Los volúmenes que deban retirarse de la reserva, de conformidad con el artículo 30 nonies de la Directiva 2003/87/CE, se añadirán a la cantidad de derechos de emisión incluidos en el capítulo IV bis de dicha Directiva que subastarán los Estados miembros en virtud del artículo 30 quinquies de la dicha Directiva. Los volúmenes que deban retirarse de la reserva se distribuirán uniformemente durante un período de tres meses que empezará, a más tardar, al cabo de dos meses de la fecha en la que, a tenor de la publicación correspondiente en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en virtud del artículo 30 nonies, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE, se cumplieron las condiciones.

8. El artículo 1, apartado 8, y el artículo 3 de la presente Decisión se aplicarán a los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV bis de la Directiva 2003/87/CE.

9. Como excepción a lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo, cuando se cumpla una o las dos condiciones a que se refiere el artículo 30 duodecies, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE, la incorporación de derechos de emisión a la reserva a que se refiere el apartado 2 del presente artículo surtirá efecto a partir del 1 de septiembre de 2029 y las fechas contempladas en los apartados 3 y 4 del presente artículo se aplazarán un año.».

3) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

### Revisión

La Comisión realizará un seguimiento del funcionamiento de la reserva en el contexto del informe contemplado en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2003/87/CE. En ese informe se deben examinar los efectos sobre la competitividad que sean pertinentes, especialmente en el sector industrial, también en lo relativo al PIB, el empleo y los indicadores de inversión. En un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de funcionamiento de la reserva y, a continuación, cada cinco años, la Comisión, sobre la base de un análisis del correcto funcionamiento del mercado europeo del carbono, revisará la reserva y, en su caso, presentará una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo. Cada revisión prestará especial atención a la cifra porcentual para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deban incorporarse a la reserva de conformidad con el artículo 1, apartado 5, de la presente Decisión, al valor numérico del umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación, también con miras a un posible ajuste de dicho umbral en relación con el factor lineal a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE, y a la cantidad de derechos de emisión que se han de retirar de la reserva con arreglo al artículo 1, apartados 6 o 7, de la presente Decisión. En su revisión, la Comisión también analizará la repercusión de la reserva en el crecimiento, el empleo, la competitividad industrial de la Unión y el riesgo de fugas de carbono.».

### Artículo 3

### 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 el artículo 1 de la presente Directiva. Aplicarán dichas medidas a partir del 1 de enero de 2024.

No obstante, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los siguientes artículos a más tardar el 30 de junio de 2024:

- a) el artículo 1, punto 3, letras a *sexies*) a a *decies*), de la presente Directiva;
- b) el artículo 1, punto 29, de la presente Directiva, a excepción del artículo 30 *septies*, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE, insertado por dicho punto, y
- c) el artículo 1, punto 31, de la presente Directiva, relativo a los anexos III y III bis de la Directiva 2003/87/CE, insertados por dicho punto.

Informarán inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas de conformidad con los párrafos primero y segundo.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, 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 medidas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

### Artículo 4

### Disposiciones transitorias

En el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 3, apartado 1, de la presente Directiva, los Estados miembros velarán por que su legislación nacional de transposición del artículo 3, letra u), el artículo 10 *bis*, apartados 3 y 4, el artículo 10 *quater*, apartado 7, y el anexo I, puntos 1 y 3, de la Directiva 2003/87/CE, en su versión aplicable a 4 de junio de 2023, siga aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2025. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, párrafo primero, última frase, aplicarán sus medidas nacionales de transposición de las modificaciones de dichas disposiciones a partir del 1 de enero de 2026.

*Artículo 5***Entrada en vigor y aplicación**

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

El artículo 2 será aplicable a partir del 1 de enero de 2024.

*Artículo 6***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) El anexo I de la Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

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

«1. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva las instalaciones o partes de instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y procesos. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva las instalaciones cuando, durante el anterior período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, las emisiones procedentes de la combustión de biomasa que cumplan los criterios establecidos en el artículo 14 contribuyan de media a más del 95 % de la media del total de las emisiones de gases de efecto invernadero.»;

b) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Cuando se calcule la potencia térmica nominal total de una instalación para decidir sobre su inclusión en el RCDE de la UE, se sumarán las potencias térmicas nominales de todas las unidades técnicas que formen parte de la misma en las que se utilicen combustibles dentro de la instalación. Dichas unidades pueden incluir todo tipo de calderas, quemadores, turbinas, calentadores, hornos, incineradores, calcinadores, cocedores, estufas, secadoras, motores, pilas de combustible, unidades de combustión con transportadores de oxígeno (*chemical looping*), antorchas y unidades de poscombustión térmicas o catalíticas. Las unidades con una potencia térmica nominal inferior a 3 MW no se tendrán en cuenta a efectos de este cálculo.»;

c) el cuadro se modifica como sigue:

i) la primera fila se sustituye por el texto siguiente:

«Combustión en instalaciones con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW (excepto las instalaciones de incineración de residuos peligrosos o urbanos) A partir del 1 de enero de 2024, combustión en instalaciones de incineración de residuos urbanos con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW, a efectos de los artículos 14 y 15	Dióxido de carbono»
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

ii) la segunda fila se sustituye por el texto siguiente:

«Refinado del petróleo, cuando se explotan unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW	Dióxido de carbono»
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

iii) la quinta fila se sustituye por el texto siguiente:

«Producción de hierro o acero (fusión primaria o secundaria), incluidas las correspondientes instalaciones de colada continua de una capacidad superior a 2,5 toneladas por hora	Dióxido de carbono»
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

iv) la séptima fila se sustituye por el texto siguiente:

«Producción de aluminio primario o alúmina	Dióxido de carbono y perfluorocarburos»
--------------------------------------------	-----------------------------------------

v) la decimoquinta fila se sustituye por el texto siguiente:

«Secado o calcinación del yeso o producción de placas de yeso laminado y otros productos de yeso, con una capacidad de producción de yeso calcinado o yeso secundario secado superior a un total de 20 toneladas diarias	Dióxido de carbono»
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

vi) la decimoctava fila se sustituye por el texto siguiente:

«Producción de negro de humo, incluida la carbonización de sustancias orgánicas como aceites, alquitranes y residuos de craqueo y destilación, con una capacidad de producción superior a 50 toneladas diarias	Dióxido de carbono»
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

vii) la vigésimo cuarta fila se sustituye por el texto siguiente:

«Producción de hidrógeno (H <sub>2</sub> ) y gas de síntesis con una capacidad de producción superior a 5 toneladas por día	Dióxido de carbono»
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

viii) la vigésimo séptima fila se sustituye por el texto siguiente:

«Transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico en un emplazamiento de almacenamiento permitido por la Directiva 2009/31/CE, con la exclusión de las emisiones cubiertas por otra actividad en virtud de la presente Directiva	Dióxido de carbono»
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------

ix) la siguiente fila se añade después de la última fila nueva, con una línea de separación entre ellas:

«Transporte marítimo Actividades de transporte marítimo incluidas en el Reglamento (UE) 2015/757, a excepción de las actividades de transporte marítimo incluidas en el artículo 2, apartado 1 bis, y, hasta el 31 de diciembre de 2026, en el artículo 2, apartado 1 ter, de dicho Reglamento	Dióxido de carbono Desde el 1 de enero de 2026, metano y óxido nitroso»
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------

2) El anexo II ter de la Directiva 2003/87/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO II ter

Parte A

DISTRIBUCIÓN DE FONDOS PROCEDENTES DEL FONDO DE MODERNIZACIÓN CORRESPONDIENTES AL ARTÍCULO 10, APARTADO 1, PÁRRAFO TERCERO

	Porcentaje
Bulgaria	5,84 %
Chequia	15,59 %
Estonia	2,78 %
Croacia	3,14 %
Letonia	1,44 %
Lituania	2,57 %
Hungría	7,12 %
Polonia	43,41 %
Rumanía	11,98 %
Eslovaquia	6,13 %

## Parte B

## DISTRIBUCIÓN DE FONDOS PROCEDENTES DEL FONDO DE MODERNIZACIÓN CORRESPONDIENTES AL ARTÍCULO 10, APARTADO 1, PÁRRAFO CUARTO

	Porcentaje
Bulgaria	4,9 %
Chequia	12,6 %
Estonia	2,1 %
Grecia	10,1 %
Croacia	2,3 %
Letonia	1,0 %
Lituania	1,9 %
Hungría	5,8 %
Polonia	34,2 %
Portugal	8,6 %
Rumanía	9,7 %
Eslovaquia	4,8 %
Eslovenia	2,0 %.

3) Se insertan los siguientes anexos como anexos III y III bis de la Directiva 2003/87/CE:

## «ANEXO III

## ACTIVIDAD INCLUIDA EN EL CAPÍTULO IV bis

Actividad	Gases de efecto invernadero
<p>Despacho a consumo de combustibles que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores. Esta actividad no incluirá:</p> <p>a) el despacho a consumo de combustibles utilizados en las actividades enumeradas en el anexo I, excepto si se utilizan para la combustión en actividades de transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico tal y como se dispone en el cuadro, fila veintisiete, de dicho anexo o si se utilizan para la combustión en instalaciones excluidas en virtud del artículo 27 bis;</p> <p>b) el despacho a consumo de combustibles cuyo factor de emisión sea cero;</p> <p>c) el despacho a consumo de residuos peligrosos o residuos urbanos utilizados como combustible.</p> <p>Los sectores de los edificios y el transporte por carretera corresponderán a las siguientes fuentes de emisiones, definidas en las Directrices del IPCC de 2006 para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero con las modificaciones necesarias de dichas modificaciones que figuran a continuación:</p> <p>a) generación combinada de calor y electricidad (código de categoría de fuente 1A1a ii) y plantas térmicas (código de categoría de fuente 1A1a iii), en la medida en que producen calor para las categorías contempladas en las letras c) y d) del presente párrafo, ya sea directamente o a través de redes de calefacción urbana;</p>	Dióxido de carbono
<p>b) transporte por carretera (código de categoría de fuente 1A3b) a excepción del uso de vehículos agrícolas en carreteras pavimentadas;</p> <p>c) comercial o institucional (código de categoría de fuente 1A4a);</p> <p>d) residencial (código de categoría de fuente 1A4b).</p>	

Actividad	Gases de efecto invernadero
<p>Otros sectores corresponderán a las siguientes fuentes de emisiones, definidas en las Directrices del IPCC de 2006 para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero:</p> <p>a) industrias de la energía (código de categoría de fuente 1A1), a excepción de las categorías definidas en el párrafo segundo, letra a), del presente anexo;</p> <p>b) industrias manufactureras y de la construcción (código de categoría de fuente 1A2).</p>	

## ANEXO III bis

**AJUSTE DEL FACTOR DE REDUCCIÓN LINEAL DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 30 *quater*,  
APARTADO 2**

1. Si la media de emisiones notificadas en virtud del capítulo IV bis para los años 2024 a 2026 es más de un 2 % superior al valor de la cantidad de 2025 determinada de conformidad con el artículo 30 *quater*, apartado 1, y si dichas diferencias no se deben a la diferencia de menos del 5 % entre las emisiones notificadas con arreglo al capítulo IV bis y a los datos del inventario de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión en 2025 de las categorías de fuentes de la CMNUCC para los sectores incluidos en el capítulo IV bis, el factor de reducción lineal se calculará ajustando el factor de reducción lineal a que se refiere el artículo 30 *quater*, apartado 1.

2. El factor de reducción lineal ajustado según el punto 1 se determinará de la manera siguiente:

$$LRF_{adj} = 100 \% * [MRV_{[2024-2026]} - (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]})] / (5 * MRV_{[2024-2026]}), \text{ donde,}$$

$LRF_{adj}$  es el factor de reducción lineal ajustado;

$MRV_{[2024-2026]}$  es la media de las emisiones verificadas con arreglo al capítulo IV bis correspondiente a los años 2024 a 2026;

$ESR_{[2024]}$  es el valor de las emisiones de 2024 definido de conformidad con el artículo 30 *quater*, apartado 1, para los sectores incluidos en el capítulo IV bis;

$LRF_{[2024]}$  es el factor de reducción lineal a que se refiere el artículo 30 *quater*, apartado 1.».

4) El anexo IV de la Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

a) en la parte A, la sección «Cálculo» se modifica como sigue:

i) en el párrafo tercero, la última frase «El factor de emisión de la biomasa será cero.» se sustituye por el texto siguiente:

«El factor de emisión de la biomasa que cumpla los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001, con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, tal y como establecen los actos de ejecución a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, será cero.»;

ii) el párrafo quinto se sustituye por el texto siguiente:

«Se utilizarán los factores de oxidación por defecto definidos de conformidad con la Directiva 2010/75/UE, a menos que el titular pueda demostrar que son más exactos unos factores específicos de la actividad.»;

b) en la parte B, sección «Seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono», párrafo cuarto, la última frase «El factor de emisión de la biomasa será cero.» se sustituye por lo siguiente:

«El factor de emisión de la biomasa que cumpla los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001, con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, tal y como establecen los actos de ejecución a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, será cero.»;

c) se añade la parte siguiente:

«PARTE C

**Seguimiento y notificación de las emisiones correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III**

Seguimiento de las emisiones

Las emisiones se seguirán mediante cálculos.

Cálculo

Las emisiones se calcularán mediante la siguiente fórmula:

Combustible despachado a consumo × factor de emisión

El combustible despachado a consumo incluirá la cantidad de combustible despachado a consumo por la entidad regulada.

Se utilizarán los factores de emisión por defecto que figuran en las Directrices del IPCC de 2006 para los inventarios nacionales, o actualizaciones ulteriores de dichas Directrices, a menos que los factores de emisión específicos de un combustible, identificados por laboratorios independientes acreditados mediante métodos analíticos reconocidos, sean más exactos.

Se harán cálculos separados para cada entidad regulada y cada combustible.

Notificación de las emisiones

Todas las entidades reguladas incluirán la siguiente información en su informe:

A. Datos de identificación de la entidad regulada, entre ellos:

- el nombre de la entidad regulada,
- su dirección, con código postal y país,
- el tipo de combustibles que despacha a consumo y las actividades mediante las cuales despacha a consumo los combustibles, incluida la tecnología utilizada,
- la dirección, número de teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto, y
- el nombre del propietario de la entidad regulada y de cualquier sociedad matriz.

B. Para cada tipo de combustible despachado a consumo y que se utiliza para la combustión en los sectores a que se refiere el anexo III cuyas emisiones se calculan:

- la cantidad de combustible despachado a consumo,
- los factores de emisión,
- las emisiones totales,
- el uso o usos finales del combustible despachado a consumo, y
- la incertidumbre.

Los Estados miembros adoptarán medidas para coordinar los requisitos de notificación con cualquier requisito vigente de notificación, con el fin de reducir la carga que la notificación supone para las empresas.».

5) En el anexo V de la Directiva 2003/87/CE, se añade la parte siguiente:

«PARTE C

**Comprobación de las emisiones correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III**

Principios generales

1. Las emisiones correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III serán objeto de verificación.
2. El proceso de verificación incluirá el examen del informe elaborado de conformidad con el artículo 14, apartado 3, y del seguimiento del año anterior. Estudiará la fiabilidad, crédito y exactitud de los sistemas de seguimiento y de los datos e información notificados relativos a las emisiones, en especial:
  - a) los combustibles despachados a consumo y los cálculos correspondientes notificados;

- b) la elección y el uso de factores de emisión;
  - c) los cálculos para determinar las emisiones globales.
3. Las emisiones notificadas únicamente se validarán si se aportan datos e información fidedignos y dignos de crédito que permitan la determinación de las emisiones con un alto grado de certeza, para lo cual la entidad regulada tendrá que demostrar lo siguiente:
- a) que los datos notificados no presentan contradicciones;
  - b) que la recogida de los datos se ha llevado a cabo de conformidad con las normas científicas aplicables, y
  - c) que los registros pertinentes de la entidad regulada son exhaustivos y coherentes.
4. El verificador disfrutará de libre acceso a todos los emplazamientos y toda la información en relación con el objeto de la verificación.
5. El verificador tendrá en cuenta si la instalación está registrada en el sistema de gestión y auditoría medioambientales de la Unión (EMAS).

#### Metodología

##### Análisis estratégico

6. La verificación se basará en un análisis estratégico de todas las cantidades de combustibles despachados a consumo por la entidad regulada. Ello requiere que el verificador tenga una visión general de todas las actividades a través de las cuales la entidad regulada despacha los combustibles a consumo y su importancia para las emisiones.

##### Análisis de procesos

7. La verificación de los datos y de la información presentados se llevará a cabo, cuando proceda, en el emplazamiento de la entidad regulada. El verificador recurrirá a inspecciones *in situ* para determinar la fiabilidad de los datos y la información notificados.

##### Análisis de riesgos

8. El verificador someterá todos los medios a través de los cuales la entidad regulada despacha a consumo los combustibles a una evaluación en relación con la fiabilidad de los datos sobre las emisiones globales de la entidad regulada.
9. Partiendo de este análisis, el verificador determinará explícitamente cualquier elemento que presente un alto riesgo de errores y otros aspectos del procedimiento de seguimiento y notificación que pudieran contribuir a errores en la determinación de las emisiones globales, lo cual conlleva los cálculos necesarios para determinar el nivel de emisiones de cada fuente individual. Se atenderá sobre todo a aquellos elementos que presenten un alto riesgo de error y a los aspectos mencionados más arriba del procedimiento de seguimiento.
10. El verificador tendrá en cuenta cualquier método de control efectivo de riesgos aplicado por la entidad regulada con objeto de reducir al máximo el grado de incertidumbre.

#### Informes

11. El verificador elaborará un informe sobre el proceso de validación en el que constará si es satisfactoria la notificación realizada de conformidad con el artículo 14, apartado 3. Dicho informe indicará todos los aspectos pertinentes para el trabajo efectuado. Podrá hacerse una declaración que indique que es satisfactoria la notificación realizada de conformidad con el artículo 14, apartado 3, si, en opinión del verificador, la declaración de las emisiones totales no presenta errores.

#### Requisitos mínimos de competencia del verificador

12. El verificador será independiente de la entidad regulada, llevará a cabo sus actividades de manera profesional, competente y objetiva, y estará al tanto de:
- a) las disposiciones de la presente Directiva, así como de las normas y directrices pertinentes adoptadas por la Comisión en virtud del artículo 14, apartado 1;

- b) los requisitos legales, reglamentarios y administrativos aplicables a las actividades verificadas, y
  - c) la generación de toda la información relacionada con todos los medios a través de los cuales la entidad regulada despacha a consumo los combustibles, en especial la relativa a la recogida, medición, cálculo y notificación de los datos.»
-