



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 25 de junio de 2022
(OR. fr, en)

**Expediente interinstitucional:
2021/0211(COD)**

**10509/22
ADD 1**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966**

NOTA

De:	Presidencia
A:	Consejo
N.º doc. Ción.:	10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final
Asunto:	Paquete de medidas «Objetivo 55» Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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, 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, y el Reglamento (UE) 2015/757 - Orientación general

Con vistas al Consejo de Medio Ambiente del 28 de junio de 2022, adjunto se remite a las delegaciones el texto transaccional de la Presidencia sobre el asunto de referencia.

**Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo
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, 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, y el Reglamento (UE) 2015/757¹**

(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 Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

¹ Los cambios con respecto a la versión anterior del texto transaccional de la Presidencia se indican en **negrita y subrayado**, y las supresiones, con [...]. Los cambios anteriores aparecen subrayados.

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ DO C [...] de [...], p. [...].

Considerando lo siguiente⁴:

- (1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («Acuerdo de París»)⁵. Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.
- (2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019⁶.
- (3) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, destinadas a lograr la neutralidad climática en la UE de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento para transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El 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. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

⁴ Salvo determinadas excepciones, no se han adaptado los considerandos.

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

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de COVID-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo y el bienestar de los ciudadanos de la Unión, que han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía deben mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenirlas o mitigarlas. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático⁷.
- (5) La Unión se comprometió reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55 % por debajo de los niveles de 1990 en la contribución actualizada determinada a escala nacional presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020⁸.
- (6) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55 % por debajo de los niveles de 1990.
- (7) Para llevar a cabo esas reducciones de emisiones, es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. Por consiguiente, la aspiración del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, de fomentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente, debe incrementarse de manera acorde con este objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030.

⁷ Eurobarómetro especial 513 sobre cambio climático, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_es).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

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).

¹⁰ 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).

(8) El RCDE UE debe incentivar la producción de instalaciones que reduzcan parcial o 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 el anexo I 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 UE y, por tanto, para garantizar la igualdad de trato de las instalaciones en los sectores afectados. Además, la asignación gratuita para la fabricación de un producto debe ser independiente de la naturaleza del proceso de producción. 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 tecnologías nuevas y existentes. También es necesario desvincular la actualización de los valores de referencia para las refinerías y para el hidrógeno a fin de reflejar la creciente importancia de la producción de hidrógeno fuera del sector de las refinerías.

(8 bis) Tras la modificación 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 y, al mismo tiempo, 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.

(9) La Directiva 96/61/CE del Consejo¹¹ fue derogada por la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹². 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 incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE UE a través de políticas distintas de los límites de emisiones adoptados con arreglo a la Directiva 2010/75/UE.

¹¹ 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).

¹² [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.](#)

- (10) En su Comunicación «La senda hacia un planeta sano para todos»¹³, la Comisión pide que se dirija a la UE hacia una contaminación cero de aquí a 2050 mediante la reducción de la contaminación del aire, el agua dulce, los mares y los suelos, 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 permitirán reducir, en muchas ocasiones, las emisiones de gases de efecto invernadero. De conformidad 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.
- (11) Reconocer que las nuevas tecnologías innovadoras van a permitir, a menudo, reducir las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes es importante para garantizar sinergias entre las políticas que reducen las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes, a saber, la Directiva 2010/75/UE, y revisar su eficacia a este respecto.
- (12) 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 garantizar la igualdad de trato 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 Comisión¹⁴ especifica 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.

¹³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: "Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo"», [COM(2021) 400 final].

¹⁴ 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).

- (13) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE 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 Consejo¹⁵, o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos de ejecución que especifiquen las condiciones en las que 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 incluyan la obtención de un certificado de eliminación de CO₂, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las eliminaciones de CO₂.
- (14) 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 trayectos 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. Estas 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 de las actividades de transporte marítimo internacional crezcan en torno a un 14 % entre 2015 y 2030 y un 34 % entre 2015 y 2050. Si el impacto del cambio climático de las actividades de transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

¹⁵ 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).

- (15) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas 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 Consejo¹⁶ un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo, al que seguirá el establecimiento de objetivos de reducción para el sector marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los colegisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷, 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 prestan la debida consideración.
- (16) 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 sector del transporte marítimo contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos convenidos en el Acuerdo de París. Están realizándose esfuerzos encaminados a limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI, que deben fomentarse, en particular la pronta aplicación de la Estrategia Inicial de la OMI para 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, aunque los recientes avances logrados a través de la OMI son bienvenidos, hasta la fecha las medidas no [...] han bastado para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

- (17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector 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 sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en el conjunto de la economía¹⁸. Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un 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 UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías 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 de los buques que realicen travesías 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, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque 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 de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE UE, en concreto 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 UE, 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.

¹⁸ Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

Para garantizar una inclusión fluida del sector en el RCDE UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período 2024-2026. Para proteger la integridad medioambiental del sistema, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación 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 un número correspondiente de derechos de emisión. A partir de 2027, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas que hayan sido notificadas el ejercicio precedente.

(17 bis) La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE al transporte marítimo dará lugar a cambios en los costes de dicho transporte. Todas las partes de la Unión se verán afectadas, 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 derechos de emisión que subastarán los Estados miembros no debe cambiar, en principio, como consecuencia de la inclusión de las actividades marítimas y ha de incluir a todos los Estados miembros. No obstante, los Estados miembros se verán afectados en distinta medida. Concretamente, los Estados miembros con una gran dependencia del transporte marítimo estarán 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 verán más afectados por la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo. Procede, por tanto, prestar asistencia adicional a dichos Estados miembros en forma de derechos de emisión adicionales para brindar apoyo a la descarbonización de las actividades marítimas y a modo de compensación por los costes administrativos en que hayan incurrido. La asistencia debe ponerse en marcha gradualmente en paralelo con la introducción de las obligaciones de entrega y, por tanto, con el 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 esta asistencia adicional, teniendo en cuenta principalmente el desarrollo de las empresas navieras que están bajo la responsabilidad de distintos Estados miembros.

(17 ter) 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 de la cantidad de derechos de emisión que deben entregar las empresas navieras en función de la clase de hielo de sus buques hasta el 31 de diciembre de 2030.

(17 quater) Las islas están más supeditadas al transporte marítimo que las demás regiones y dependen 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 marítimas al ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, procede ofrecer la posibilidad de establecer una excepción temporal a la obligación de entrega prevista en dicha Directiva para las actividades de transporte marítimo con islas que tengan una población inferior a los 50 000 habitantes.

(17 quinquies) 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 previstas en la Directiva 2003/87/CE. Esta 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. Esta excepción temporal contribuye a la imperiosa necesidad de prestar un servicio de interés general y de garantizar la conectividad, así como la cohesión económica, social y territorial.

- (17 *sexies*) Teniendo en cuenta las características especiales y las exigencias persistentes de las regiones ultraperiféricas de la Unión reconocidas en el artículo 349 del Tratado, y dada su fuerte dependencia del transporte marítimo, debe prestarse especial atención a preservar su accesibilidad y conectividad eficiente por vía marítima. Por consiguiente, debe establecerse una excepción temporal al cumplimiento de determinadas obligaciones previstas en 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.
- (18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben someterse a revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos emprendidos por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, como el segundo balance mundial de 2028, [...] y también en caso de que la Organización Marítima Internacional adopte una medida de mercado mundial destinada a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, con el fin de tener en cuenta dichos avances, en particular si la medida es suficientemente ambiciosa y robusta. [...] A tal fin, la Comisión debe presentar sin demora [...] un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, en cualquier momento antes del segundo balance mundial de 2028 y, por tanto, a más tardar el 30 de septiembre de 2028. En dicho informe, la Comisión debe examinar esa medida por lo que respecta a sus aspiraciones en relación con los objetivos del Acuerdo de París y su integridad medioambiental general. Asimismo, examinará toda cuestión derivada de la posible coexistencia o armonización de la presente Directiva con esta medida [...]. Cuando proceda, el informe debe ir acompañado de una propuesta legislativa de modificación de la presente Directiva, coherente con los compromisos de la Unión en materia de emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y con el objetivo de mantener la integridad y eficacia medioambientales de la acción por el clima de la Unión, que garantice la adecuada aplicación de la medida de mercado mundial adoptada por la Organización Marítima Internacional y tenga en cuenta la necesidad de coherencia entre el RCDE UE y dicha medida, así como la necesidad de evitar que, a consecuencia de ello, se cree una doble carga significativa.

(18 bis) 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 global, un riesgo de elusión. Las escalas portuarias evasivas en puertos situados fuera de la Unión no solo reducirán los beneficios medioambientales de internalizar el coste de las emisiones de las actividades marítimas, sino que pueden dar lugar a emisiones adicionales debido a la distancia adicional recorrida para eludir la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Procede, por tanto, excluir del concepto de puerto de escala determinadas paradas en puertos no pertenecientes a la Unión. Esta 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 constituye una respuesta proporcionada a las prácticas de elusión, equilibrando la carga adicional y el riesgo de elusión. Además, la exclusión del concepto de puerto de escala solo debe referirse a los buques portacontenedores y a los puertos cuya actividad principal sea el transbordo 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 y la igualdad de trato de la medida, deben tenerse en cuenta las medidas adoptadas en terceros países que tengan un efecto equivalente al de la Directiva 2003/87/CE.

(19) 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 de su aplicación, incluida la detección de prácticas de elusión con el fin de prevenirlas en una fase inicial [...], y debe proponer medidas para garantizar su eficacia.

(19 bis) Las emisiones de CO₂ representan la gran mayoría de las emisiones del transporte marítimo. La inclusión de emisiones adicionales de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo [...] desde el inicio de la inclusión del transporte marítimo en el RCDE es prematura por razones de viabilidad administrativa, pero es probable que las emisiones de gases de efecto invernadero distintos del CO₂ aumenten con el tiempo debido al desarrollo de buques propulsados por gases naturales licuados u otras fuentes de energía, por lo que su futura inclusión en el RCDE sería beneficiosa para la integridad medioambiental e incentivaría las buenas prácticas. Por consiguiente, las emisiones de [...] metano y óxidos nitrosos deben incluirse en el Reglamento SNV. 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 la rentabilidad de la inclusión en la presente Directiva de emisiones adicionales de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo.

- (19 *ter*) Las emisiones del transporte marítimo procedentes de buques de menos de 5 000 toneladas de arqueo bruto constituyen una minoría de las emisiones del transporte marítimo, pero afectan a un gran número de buques. La inclusión de estos buques [...] desde el inicio de la incorporación del transporte marítimo al RCDE es prematura por razones de viabilidad administrativa, pero su inclusión en el futuro mejoraría la eficacia del RCDE y podría reducir las prácticas de elusión efectuadas con buques por debajo del umbral de arqueo bruto de 5 000 toneladas. Por lo tanto, 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 la rentabilidad de la inclusión en la presente Directiva de emisiones procedentes de buques de menos de 5 000 toneladas de arqueo bruto.
- (20) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE UE debe ser la empresa naviera, definida 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. [...]

(20 bis) Las emisiones 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. En el momento de la negociación del contrato se desconocerían principalmente estos últimos aspectos, por lo que las emisiones finales del buque sujeto a la Directiva 2003/87/CE serían inciertas. No obstante, si no se repercuten los costes del carbono en la entidad que explota el buque, los incentivos para aplicar medidas operativas de eficiencia en el consumo de combustible serían limitados. Por tanto, en consonancia con el principio de que quien contamina paga, el Derecho nacional debe prever el derecho de la empresa naviera a reclamar a la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a las emisiones de CO₂ del buque el reembolso de los costes derivados de la entrega de derechos de emisión. 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 controlar la existencia de tales contratos, sino que han de prever en el Derecho nacional un derecho legal de reembolso a la empresa naviera y el correspondiente acceso a la justicia para hacer valer dicho derecho. Por las mismas razones, este 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 ni a las medidas de ejecución que pueda ser necesario adoptar contra dicha empresa para garantizar el pleno cumplimiento de la Directiva 2003/87/EC.

- (21) 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 marítima dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE, en la que se especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera. La lista debe actualizarse al menos cada dos años para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión debe ser ese Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión 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 últimos años 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 últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que un buque de la empresa naviera haya llegado o haya iniciado su primer viaje incluido en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. Cada dos años, la Comisión debe publicar y actualizar una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, según proceda, que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada una de ellas. 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.
- (22) Los Estados miembros deben velar por que las empresas navieras que gestionan 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 haya podido garantizar el cumplimiento, los Estados miembros deben actuar de forma solidaria. Como medida de último recurso, los Estados miembros podrán negar la entrada a los buques bajo la responsabilidad de la empresa naviera de que se trate, excepto en el caso del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, que podrá inmovilizar dicho buque.

- (23) Las empresas navieras deben supervisar y notificar sus datos agregados sobre emisiones 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 las verificaciones a nivel de la empresa, el verificador no debe verificar el informe de emisiones ni al nivel del buque ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de dicho Reglamento, ya que dichos informes a nivel del buque ya se habrían verificado.
- (24) 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, ayudar a la Comisión y a las autoridades responsables, 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 podría ayudar a las autoridades responsables, en concreto en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades marítimas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios. La Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, 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 presente Directiva al transporte marítimo. En la medida de lo posible, dichas herramientas deben ponerse a disposición del Estado miembro y de los verificadores con el fin de garantizar mejor la aplicación rigurosa de la presente Directiva.
- (25) El Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹ modificó el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE para permitir a todos los operadores 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.

¹⁹ [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 \(DO L 350 de 29.12.2017, p. 7\).](#)

- (26) Para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de la Unión para 2030 será necesario reducir las emisiones de los sectores incluidos en el RCDE UE en un 61 % con respecto a 2005. La cantidad de derechos de emisión del RCDE UE a escala de la Unión debe reducirse para crear la señal de precio del carbono necesaria a largo plazo e impulsar este grado de descarbonización. A tal fin, debe aumentarse el factor de reducción lineal, teniendo también en cuenta la inclusión de las emisiones del transporte marítimo. Estas últimas deben derivarse de las emisiones de las actividades de transporte marítimo notificadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 en la Unión, ajustadas, a partir del año 2021, mediante el factor de reducción lineal.
- (27) Teniendo en cuenta que la presente Directiva modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a un período de aplicación que ya se inició el 1 de enero de 2021, por razones de predictibilidad, eficacia medioambiental y simplicidad, la vía más pronunciada de reducción lineal del RCDE UE debe ser una línea recta de 2021 a 2030, con el fin de lograr una reducción del 61 % de las emisiones en el RCDE UE de aquí a 2030, como paso intermedio adecuado hacia la neutralidad climática en toda la economía de la Unión en 2050. Dado que el factor de reducción lineal incrementado solo puede aplicarse a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, una reducción única de la cantidad de derechos de emisión debe reducir la cantidad total de derechos de emisión de manera que esté en consonancia con este nivel de reducción anual que se haya efectuado a partir de 2021.
- (28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono, deben utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye 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.

- (28 bis) Además, 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 a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] 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 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 *quinquies* de la Directiva 2003/87/CE.
- (30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../.] del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰, es una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al 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 a medida que se vaya introduciendo dicho mecanismo. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y 2025, [...] y debe ir reduciéndose en 5 puntos porcentuales cada año de 2026 a 2028, en 10 puntos porcentuales de 2029 a 2032 y en 15 puntos porcentuales a partir de 2033, hasta alcanzar el 0 %, eliminando así la asignación gratuita al término del décimo año. 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) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar 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.

²⁰ [insértese referencia completa al DO]

- (31) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y ajustar los valores de referencia correspondientes al período de asignación pertinente y garantizar, al mismo tiempo, incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste máximo de los valores de referencia debe aumentarse del 1,6 % al 2,5 % anual. Para el período comprendido entre 2026 y 2030 los valores de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre 4 % y 50 %, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020.
- (32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A escala de la UE, 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. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras.
- (33) 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 hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, así como tecnologías de propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. [...] Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de Innovación debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de Innovación.

(34) De conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) 2019/1122 de la Comisión²¹, cuando los operadores de aeronaves dejen de operar vuelos incluidos en el RCDE UE, sus cuentas pasarán al estado «excluido» y los procesos ya no podrán iniciarse a partir de dichas cuentas. A fin de preservar la integridad medioambiental del sistema, los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido a su cierre deberán utilizarse para cubrir cualquier déficit de entregas por parte de dichos operadores y todos los derechos de emisión sobrantes deberán utilizarse para acelerar la lucha contra el cambio climático mediante su inclusión en el Fondo de Innovación.

(34 bis) 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. Esta asistencia debe, entre otras cosas, apoyar actividades destinadas a mejorar la calidad de las propuestas de proyectos situados en los Estados miembros mencionados, 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 objetivo consistirían en sensibilizar sobre las opciones de financiación y aumentar la capacidad de dichos Estados miembros para determinar 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.

(34 ter) 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 un análisis del impacto previsto de los proyectos adjudicados por sector y por Estado miembro. Este informe debe contener información sobre los progresos realizados en el logro de una cobertura geográfica efectiva y basada en la calidad en toda la Unión e ir acompañado de un análisis de posibles medidas correctivas, en su caso. Previo acuerdo de los solicitantes, la Comisión debe informar a los Estados miembros de las solicitudes de financiación de proyectos a cargo del Fondo de Innovación cursadas en sus respectivos territorios y proporcionarles información detallada sobre dichas solicitudes a fin de asistir a los Estados miembros en la coordinación de la ayuda a los proyectos.

²¹ [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 \(DO L 177 de 2.7.2019, p. 3\).](#)

- (35) Los contratos por diferencias para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria 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 RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO₂. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de Innovación debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones competitivas, como los contratos por diferencias para el carbono. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados sobre las normas precisas para este tipo de ayuda.
- (36) En caso de suspensión temporal de la actividad de una instalación, la asignación gratuita se ajusta 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, ya no deberá exigirse a los titulares que demuestren al órgano competente que su instalación reanudará la producción en un plazo determinado y razonable en caso de suspensión temporal de las actividades.
- (37) 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 adicionales 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.

(38) 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 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. Además, debe seguir siendo posible brindar apoyo a los combustibles fósiles con los ingresos de las asignaciones a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo tercero, con arreglo a determinadas condiciones, en particular cuando la actividad se considere medioambientalmente sostenible con arreglo al Reglamento (UE) 2020/852 y en relación con los derechos de emisión subastados hasta 2029, con objeto de asegurar la coherencia con dicho Reglamento y las medidas adoptadas en virtud de él. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al 80 %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario desde el punto de vista de la demanda, también en los sectores de la industria, el transporte, los edificios, la agricultura y los residuos; y 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, deben 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.

- (39) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión²² establece normas sobre el seguimiento de las emisiones 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 Consejo²³, 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 de los criterios de sostenibilidad de la biomasa, incluidos los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa en el RCDE UE. Asimismo, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos de ejecución a fin de especificar cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones de las mezclas de biomasa cuyas emisiones tienen una calificación de cero y biomasa que no proceda de fuentes con calificación de cero.
- (40) 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 dióxido de carbono 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, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos de ejecución que establezcan los ajustes necesarios para tener en cuenta la posible liberación de dióxido de carbono y evitar el doble cómputo, para garantizar la existencia de incentivos adecuados y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.

²² 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).

²³ 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).

- (41) Dado que también se espera que el dióxido de carbono 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 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.

- (42) La exclusión del RCDE 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 UE. [...]. La introducción de un umbral proporcionará una mayor certidumbre en cuanto a qué instalaciones entran en el ámbito de aplicación del RCDE y permitirá una distribución más uniforme de los derechos de emisión gratuitos entre los sectores más expuestos, en particular, al riesgo de fuga de carbono. El 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 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 % garantiza que, si una instalación utiliza combustibles fósiles con el fin de mantenerse en el ámbito de aplicación del RCDE para beneficiarse de la asignación gratuita de derechos de emisión, los costes del carbono relacionados con el uso de dichos combustibles fósiles serán lo suficientemente importantes como para actuar como elemento disuasorio. Este umbral también garantizará que las instalaciones que utilicen una cantidad considerable de combustibles fósiles se mantengan dentro de las obligaciones de seguimiento del RCDE 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 combustibles fósiles, al tiempo que se mantienen en el ámbito de aplicación del RCDE hasta que su uso de biomasa sostenible sea tan sustancial que ya no esté justificada su inclusión en el RCDE. 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.

(42 bis) A fin de incentivar la adopción de tecnologías con bajas emisiones de carbono, los Estados miembros ofrecerán a los titulares la opción de mantenerse en el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, 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.

(42 ter) La asignación dinámica introducida en la Directiva 2018/410 y puesta en práctica mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1842 de la Comisión mejoró la eficiencia y los incentivos que ofrece la asignación gratuita, pero aumentó el trabajo administrativo y dejó inoperativa la fecha histórica de emisión de la asignación gratuita del 28 de febrero. A fin de tener mejor en cuenta la asignación dinámica, es importante realizar ajustes en el ciclo de cumplimiento.

(42 quater) 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 de las instalaciones de calefacción urbana en Estados miembros con una proporción muy alta de emisiones procedentes de la calefacción urbana en relación el tamaño de la economía, se debe conceder una asignación gratuita transitoria adicional a instalaciones de calefacción urbana en dichos Estados miembros 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 estas reducciones, la asignación gratuita transitoria adicional debe estar supeditada a inversiones realizadas y a reducciones de las emisiones obtenidas según los planes de neutralidad climática que deben desarrollar los titulares para sus instalaciones.

- (43) La Comunicación de la Comisión «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»²⁴ subrayaba el reto concreto de reducir las emisiones en los sectores del transporte por carretera y los edificios. Por consiguiente, la Comisión anunció que una mayor ampliación del comercio de derechos de emisión podría incluir las emisiones del transporte por carretera y los edificios. El comercio de derechos de emisión de estos dos nuevos sectores se establecería a través de un comercio de derechos de emisión separado, pero adyacente. Esto evitaría cualquier perturbación del buen funcionamiento del comercio de derechos de emisión en los sectores de las instalaciones fijas y de la aviación. El nuevo sistema va acompañado de políticas y medidas complementarias que protegen contra los efectos indebidos de los precios, conforman las expectativas de los participantes en el mercado y aspiran a una señal de precio del carbono para el conjunto de la economía. La experiencia previa ha demostrado que el desarrollo del nuevo mercado 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 UE, que incluye las emisiones de las instalaciones fijas y de la aviación, conviene establecer un comercio de derechos de emisión para los sectores del transporte por carretera y de los edificios mediante una modificación de la Directiva 2003/87/CE.
- (44) 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 dos nuevos 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 estas entidades deben ser aplicables a partir de [...] 2027. Esta secuenciación permitirá iniciar el comercio de derechos de emisión en los sectores de manera ordenada y eficiente. También permitirá que estén establecidas medidas para garantizar una introducción justa desde el punto de vista social del comercio de derechos de emisión de la UE en ambos sectores, con el fin de aliviar el efecto del precio del carbono en los hogares vulnerables y los usuarios del transporte.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) Debido al gran número de pequeños emisores en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, 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 comercio de derechos de emisión debe ser el despacho a consumo de combustibles utilizados para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, incluida la combustión en el transporte por carretera de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico. Para evitar la doble cobertura, no debe incluirse el despacho a consumo de combustibles que se utilizan en otras actividades contempladas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE.
- (46) Las entidades reguladas de los dos nuevos sectores y el punto de regulación deben definirse en consonancia con el sistema de impuestos especiales establecido por la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo²⁵, con las adaptaciones necesarias, ya que dicha Directiva ya establece un sólido sistema de control de todas las cantidades de combustible despachadas a consumo a efectos del pago de impuestos especiales. Los usuarios finales de combustibles en esos sectores no deben estar sujetos a obligaciones en virtud de la Directiva 2003/87/CE.
- (47) Las entidades reguladas que entran en el ámbito de aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera 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.

²⁵ 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).

- (48) La cantidad total de derechos de emisión para el nuevo 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 edificios y del transporte por carretera de una reducción de emisiones del 43 % de aquí a 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 (1 109 304 000 CO₂t), calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ sobre la base de las emisiones de referencia para estos sectores durante el período comprendido entre 2016 y 2018. En consecuencia, el factor de reducción lineal debe fijarse en el 5,15 %. 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 reducción anual absoluta establecida a partir de 2024, lo que se corresponde con un factor de reducción lineal del 5,43 % con respecto al valor comparable de 2025 de la trayectoria anteriormente definida. Si esas emisiones son significativamente superiores a este valor de trayectoria y si esta 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 la reducción de emisiones requerida en 2030.
- (49) 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, lo que 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 solo deben asignarse mediante subasta, sin asignación gratuita.

²⁶ 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).

- (50) Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera 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 deberán, 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 necesidades de reducción, como en caso de que las reducciones de emisiones solo se materialicen progresivamente. Las normas detalladas para esta distribución anticipada del volumen 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.
- (51) 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 ambos sectores tienen características muy diferentes, conviene establecer una norma común de distribución similar a la aplicable a las instalaciones fijas. La mayor parte de los derechos de emisión debe distribuirse entre todos los Estados miembros sobre la base de la distribución media de las emisiones en los sectores incluidos durante el período 2016-2018.

(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar²⁷. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, [...] los Estados miembros deben gastar los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, **incluidos los gastos de gestión del comercio de derechos de emisión en virtud de la Directiva 2003/87**, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸. En el limitado número de casos en los que no se pueda excluir el doble cómputo entre emisiones en el RCDE existente y el nuevo sistema para los sectores del transporte por carretera y de los edificios, los Estados miembros deben utilizar esos ingresos para compensar el inevitable doble cómputo de conformidad con la legislación de la Unión y, por lo tanto, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para garantizar la uniformidad de las condiciones. Los ingresos procedentes de las subastas deben también utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. Este Fondo promoverá la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. [Los recursos del nuevo Fondo se corresponderán, en principio, con el 25 % de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en virtud del Reglamento (UE) 20.../nn del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹.] Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

²⁷ Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_md01].

²⁸ 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. 1-56).

²⁹ [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

- (53) La información sobre el uso de los ingresos procedentes de las subastas debe armonizarse con la información actual establecida por el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰.
- (54) La innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías hipocarbónicas en los sectores de los edificios y el transporte por carretera son cruciales para garantizar la contribución rentable de estos sectores a la reducción de emisiones prevista. Por consiguiente, deben ponerse a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de estimular la reducción rentable de las emisiones.
- (55) Las entidades reguladas incluidas en el comercio de derechos de emisión de los edificios y del transporte por carretera 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 comercio de derechos de emisión de los edificios y al transporte por carretera 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.

³⁰ 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. 1-77).

(55 bis) Algunos Estados miembros ya disponen de impuestos nacionales sobre el carbono que se aplican a los sectores del transporte por carretera y de los edificios. Por lo tanto, debe establecerse una excepción temporal hasta finales de 2030. Para garantizar los objetivos de la Directiva 2003/87/CE y la coherencia del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión, dicha excepción solo debe poder aplicarse en los casos en que el tipo impositivo nacional sea superior al precio medio de subasta del año pertinente y solo 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 constata en virtud del artículo 311, apartado 3, del TFUE, a un recurso propio basado en los ingresos procedentes de las subastas del RCDE en los sectores del transporte por carretera y de los edificios.

(56) Para que el comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera 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. A fin de disponer de datos suficientes para determinar el número 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.

(57) Conviene introducir medidas para abordar el posible riesgo de un aumento excesivo de los precios, que, si es especialmente elevado al inicio del comercio de derechos de emisión de los edificios y del transporte por carretera, puede menoscabar la predisposición de los hogares y las personas a invertir en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas medidas deben complementar las garantías proporcionadas por la reserva de estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ y que entraron en funcionamiento en 2019. Aunque el mercado seguirá determinando el precio del carbono, las medidas de salvaguardia se activarán mediante un automatismo basado en normas, según el cual los derechos de emisión solo se retirarán de la reserva de estabilidad del mercado si se cumplen las 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 deberán adaptarse a los diferentes niveles de aumento excesivo de los precios, lo que dará lugar a distintos grados de intervención. Las condiciones de activación deberán ser objeto de un estrecho seguimiento por parte de la Comisión, que deberá adoptar las medidas con carácter de urgencia cuando se cumplan las condiciones. Esto se entenderá sin perjuicio de las medidas de acompañamiento que los Estados miembros puedan adoptar para hacer frente a los efectos sociales adversos.

³¹ 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).

- (58) La aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera debe ser supervisada por la Comisión, incluido el grado de convergencia de los precios con el RCDE 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.
- (59) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del artículo 3 *octies quinquies*, apartado 3, el artículo 12, apartado 3 *ter* y el artículo 14, apartado 1, 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 del transporte por carretera y los edificios. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³².

³² Reglamento (UE) n.º 182/2011, 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).

- (60) 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 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que se refiere al artículo 10, apartado 4, y al artículo 10 *bis*, apartado 8, de dicha Directiva. Además, para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la delegación en los artículos 10, apartado 4 y 10 bis, apartado 8 de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para que incluya los sectores del transporte por carretera y los edificios. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados. De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos³³, 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 tales documentos está justificada
- (61) Un RCDE UE reformado, que funcione correctamente e incluya un instrumento para estabilizar el mercado constituye un medio fundamental para que la Unión alcance su objetivo acordado para 2030 y los compromisos en el marco 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.

³³ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- (62) 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 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 igual 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.
- (63) 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.
- (64) 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 la cantidad total de derechos de emisión en circulación. 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 de la cantidad total de derechos de emisión en circulación 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.
- (65) Para aclarar el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC), la Decisión (UE) 2015/1814 debe especificar que solo 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.

- (66) A fin de mitigar 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 y el transporte por carretera, así como para hacerlo más resistente a las perturbaciones del mercado, debe aplicarse a esos nuevos sectores el mecanismo basado en normas de la reserva de estabilidad del mercado. Para que esta reserva esté operativa desde el inicio del sistema, debería establecerse con una dotación inicial de 600 millones de derechos de emisión para el comercio de derechos de emisión en los sectores del transporte por carretera y de los edificios. Los umbrales iniciales inferior y superior, que desencadenan la liberación o la incorporación de derechos de emisión de la reserva, deben estar sujetos a una cláusula de revisión general. Otros elementos, como la publicación de la cantidad total de derechos de emisión en circulación o la cantidad de derechos de emisión retirados o incorporados a la reserva deben seguir las normas de la reserva para otros sectores.
- (67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación. A fin de garantizar la coherencia por lo que respecta a la administración y la ejecución, la entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable del cumplimiento de la Directiva 2003/87/CE. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones [...] y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.

(67 bis) Dado que los objetivos de la presente Directiva de promover reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma rentable y económicamente eficiente y de manera proporcional a este objetivo de reducción neta de las emisiones 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 objetivos³⁴.

(68) Por tanto, procede modificar la Directiva 2003/87/CE, la Decisión (UE) 2015/1814 y el Reglamento (UE) 2015/757 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) Los apartados 1 y 2 del artículo 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 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 ese umbral, el Estado miembro dará al titular la opción de permanecer [...] en el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en su proceso 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.

³⁴ Considerando estándar sobre la subsidiariedad y la proporcionalidad.

2. La presente Directiva se aplicará sin perjuicio de cualquier requisito conforme a 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.».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

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

«b) “emisión”: 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 v) a z) siguientes:

«v) “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 (*);

(*) 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).

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

w bis) “puerto de escala”: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros, teniendo en cuenta que quedan excluidas las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque y/o su equipo, 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, las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento, y las paradas de buques portacontenedores en un puerto de transbordo de contenedores vecino enumerado en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 3 *octies*, apartado 1;

w ter) “crucero”: un buque de pasajeros que carece de cubierta de carga y está diseñado exclusivamente para el transporte comercial de pasajeros en alojamiento nocturno en un viaje marítimo;

x) “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, apartado 11, de la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo (*), el depositario autorizado, tal como se define en el artículo 3, apartado 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) no es aplicable, cualquier otro deudor del impuesto especial que se haya devengado en virtud del artículo 7 de la Directiva (UE) 2020/262 por los combustibles contemplados en el presente capítulo,
- iii) si los incisos i) y ii) 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 del Consejo (**),
- 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.

(*) 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 marco de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

y) “combustible”: a efectos del capítulo IV *bis*, todo combustible enumerado en los cuadros A y C del anexo I de la Directiva 2003/96/CE, así como cualquier otro producto puesto a la venta como carburante de automoción o combustible para calefacción, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva;

z) “despacho a consumo”: a efectos del capítulo IV *bis*, tendrá el mismo significado que en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva (UE) 2020/262.».

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

«TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO»

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

«Artículo 3 bis

Ámbito de aplicación

Los artículos 3 *ter* a 3 *septies* 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* a 3 *octies sexies* se aplicarán a las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I.».

- 5) Los artículos 3 *septies* y 3 *octies* se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 3 *septies*

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 los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de las solicitudes con arreglo al artículo 3 *sexies*, y por que la autoridad competente apruebe dichos planes de acuerdo con los actos a que se refiere el artículo 14.

Ámbito de aplicación a las actividades de transporte marítimo

1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones 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 un viaje 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 travesías 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 atracados en un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

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 la actualizará cada dos años antes del 31 de diciembre.

Dichos actos de ejecución enumerarán los puertos vecinos de transbordo de contenedores situados fuera de la Unión pero a menos de 300 millas náuticas del territorio de la Unión, cuando la proporción de transbordos de contenedores, medida en unidades equivalentes a veinte pies, supere el 65 % del tráfico total de contenedores de ese puerto durante el período más reciente de doce meses para el que se disponga de datos pertinentes. 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 no incluirá puertos situados en un tercer país que apliquen 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.

2. 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 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 de conformidad con el artículo 3 *octies quinquies* y la población de 2020, sobre la base de los datos disponibles para el período 2018-2020, sea de más de quince empresas navieras por millón de habitantes. La cantidad de derechos de emisión equivaldrá al 2,5 % de los derechos de emisión de la subasta adicional 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 a 2027, la cantidad de derechos de emisión se multiplicará además por los porcentajes aplicables al año correspondiente de conformidad con el artículo 3 *octies bis*, letras a) a d). Los ingresos procedentes de la subasta de estos derechos de emisión se **deberían** utilizar para los fines mencionados en el artículo 10, apartado 3, letra g), por lo que respecta al sector marítimo, y en la letra 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.».

- 6) Se añaden los siguientes artículos 3 *octies bis* a 3 *octies sexies*:

«Artículo 3 *octies bis*

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 20 % de las emisiones verificadas notificadas para [...] [el primer año completo después de la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa];

- b) el 45 % de las emisiones verificadas notificadas para [...] [el segundo año completo después de la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa];
- c) el 70 % de las emisiones verificadas notificadas para [...] [el tercer año completo después de la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa];
- d) el 100 % de las emisiones verificadas notificadas para [...] [el cuarto año completo después de la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa] y cada año posteriormente.

En la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo correspondientes a los años [...] [los tres primeros años completos después de la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa], una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

Artículo 3 octies bis bis

Disposiciones para la transferencia de los costes del RCDE 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 o de la explotación del buque sea asumida por [...] una entidad distinta de la empresa naviera, esta tenga derecho a que dicha entidad le reembolse los costes derivados de la entrega de derechos de emisión.

Explotación del buque significa, a efectos de este artículo, determinar las mercancías que se transportan [...], la ruta o la velocidad del buque. [...] La empresa naviera sigue siendo la entidad responsable de entregar los derechos de emisión de conformidad con el artículo 3 octies bis y el artículo 12 de la presente Directiva y del cumplimiento general de las disposiciones de la legislación nacional por la que se transpone la presente Directiva.

Los Estados miembros velarán por que las empresas navieras bajo su responsabilidad cumplan sus obligaciones de entrega de derechos de emisión, sin perjuicio de su derecho a ser reembolsadas por los operadores comerciales por el coste derivado de la entrega.

Artículo 3 octies ter

Seguimiento y notificación de las emisiones del transporte marítimo

En lo que respecta a las emisiones procedentes de las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I, la autoridad responsable con respecto a una empresa naviera velará por que toda empresa naviera bajo su responsabilidad supervise y notifique los parámetros pertinentes durante un período de notificación y presente datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa a la autoridad responsable, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

(*) 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).

Artículo 3 octies quater

Verificación y acreditación de las emisiones del transporte marítimo

La autoridad responsable de la gestión de 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 ter* se verifique de conformidad con las normas de verificación y acreditación establecidas en el capítulo III del Reglamento (UE) 2015/757 (*).

(*) 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).

Artículo 3 octies quinquies

Autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera

1. La autoridad responsable de la gestión de 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 últimos años de seguimiento y que estén incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 3 *octies*;
 - 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* en los cuatro [...] últimos años de seguimiento, la autoridad responsable será el Estado miembro [...] desde el que haya llegado un buque de la empresa naviera o desde el que haya iniciado su primer viaje dentro del ámbito de aplicación del artículo 3 *octies*.

[...]

2. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión establecerá, por medio de actos de ejecución:
 - a) antes del 1 de febrero [...] [de 2024/del año [...] siguiente a la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa], una lista de las empresas navieras que hayan realizado una actividad marítima enumerada en el anexo I, que esté incluida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 *octies* a partir del 1 de enero [...] [de 2024/del año [...] siguiente a la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa] y que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera de conformidad con el apartado 1; y

- b) [...] antes del 1 de febrero 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 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 marítima enumerada en el anexo I incluida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 *octies* de conformidad con el apartado 1, letra c), del presente artículo; y
- c) antes del 1 de febrero cada cuatro años a partir de esa fecha, una lista actualizada para reasignar a otra autoridad responsable de la gestión, de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo, las empresas navieras que no estén registradas en un Estado miembro.
- 2 bis. La autoridad responsable de la gestión 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.
3. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas relativas a la administración de las empresas navieras por las autoridades responsables de la gestión 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.

Presentación de informes y revisión

1. [...] En caso de que la Organización Marítima Internacional adopte una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará la presente Directiva para reflejar ese avance. [...] A tal fin, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, sin demora y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 [...] y a más tardar el 30 de septiembre de 2028 [...]. En dicho informe, la Comisión examinará esa medida por lo que respecta a sus aspiraciones en relación con los objetivos del Acuerdo de París y su integridad medioambiental general. También examinará cualquier cuestión relacionada con la posible coexistencia o adaptación de la presente Directiva a dicha medida. Cuando proceda, el informe [...] irá acompañado de una propuesta legislativa [...] de modificación de la presente Directiva [...], coherente con los compromisos de la Unión en materia de emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y con el objetivo de mantener la integridad y eficacia medioambientales de la acción por el clima de la Unión, que garantice la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial adoptada por la Organización Marítima Internacional y tenga en cuenta la necesidad de coherencia entre el RCDE UE y dicha medida, así como la necesidad de evitar que, a consecuencia de ello, se cree una doble carga significativa.
2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo en relación con el transporte marítimo, en particular para detectar prácticas de elusión a fin de prevenirlas en una fase inicial y notificar las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva. Si procede, la Comisión propondrá medidas para [...] abordar dichas tendencias.

3. A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examine la viabilidad y la rentabilidad de la inclusión en la presente Directiva:

a) de las emisiones adicionales de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo,

b) de las emisiones procedentes de buques [...] con un arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas.

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 el informe, la Comisión también estudiará la mejor manera de que la presente Directiva promueva la adopción de combustibles marítimos renovables e hipocarbónicos a lo largo de su ciclo de vida. En su caso, el informe puede ir acompañado de propuestas legislativas.

7) 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 transporte marítimo.».

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

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

9) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) se suprimen las expresiones «del Parlamento Europeo y del Consejo (1)» y la nota a pie de página (1);

b) se añade el apartado siguiente:

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

10) En el artículo 9, se añade el apartado siguiente:

«En [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se reducirá en [-- millones de derechos de emisión (*que se determinarán en función del año de entrada en vigor*)]. Ese mismo año, la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se incrementará en [79 -- millones de derechos de emisión (79 millones de derechos de emisión si la entrada en vigor se produce en 2023 / 75 millones de derechos de emisión si la entrada en vigor se produce en 2024)] para el transporte marítimo. A partir de [año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], el factor lineal será del 4,2 %. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse]. El factor lineal también se aplicará a los derechos de emisión correspondientes a las emisiones medias de las actividades de transporte marítimo notificadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 que se contemplan en el artículo 3 *octies*.

La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse].».

11) 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 (“Estados miembros beneficiarios”) según lo dispuesto en el artículo 10 *quinquies* (“Fondo de Modernización”). Los Estados miembros beneficiarios de esta 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 esta 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 [año siguiente a la entrada en vigor de la Directiva] y 2030. Los Estados miembros beneficiarios de esta 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 esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II *ter*, parte B.»;

b) en el apartado 3, la primera y segunda frases se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros [...] deben utilizar esos 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, o el equivalente en valor financiero de tales ingresos, para uno o varios de los fines siguientes.»;

c) en el apartado 3, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, los sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas o prestar ayuda financiera para abordar aspectos sociales en hogares con ingresos bajos y medios, incluso mediante la reducción de impuestos con efecto distorsionador;»;

c bis) 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, 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 primer párrafo y que tengan un valor equivalente a los ingresos a que se refiere el párrafo primero. »;

d) en el apartado 4, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas, incluidas las modalidades de las subastas necesarias para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 30 quinquies, apartado 4 bis, o como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE, con objeto de garantizar que estas se llevan a cabo de una manera abierta, transparente, armonizada y no discriminatoria.».

12) El artículo 10 *bis* se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) después del párrafo segundo, se añade el párrafo[...] siguiente[...]:

[...]No se asignará ningún derecho 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) .../... [*referencia al MAFC*](**). Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse 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)»;

(**) [*referencia completa al MAFC*]

ii) al final del párrafo tercero se añade la siguiente frase:

«A fin de ofrecer nuevos incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética, los parámetros de referencia previos determinados a escala de la Unión se revisarán antes del período 2026-2030 con vistas a la posible modificación de las definiciones y los límites del sistema de los valores de referencia de los productos existentes.»;

b) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. No se asignará ningún derecho de forma gratuita en relación con la producción de los productos enumerados en el anexo I del Reglamento [MAFC] a partir de la fecha de aplicación del mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, durante los primeros años de aplicación del Reglamento [MAFC], la producción de estos productos 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 estos productos (factor MAFC). El factor MAFC será igual al 100 % para el período comprendido entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y el final de 2025, y se reducirá cada año en [...] 5 puntos porcentuales de 2026 a 2028, en 10 puntos porcentuales de 2029 a 2032 y en 15 puntos porcentuales de 2033 a 2035, hasta alcanzar el 0 % en el décimo año.

La reducción de la asignación gratuita se calculará anualmente como el porcentaje medio de la demanda de asignación gratuita para la fabricación de los productos enumerados en el anexo I del Reglamento [MAFC] 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. 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 artículo 10 *bis*, apartado 8.»;

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) sobre la base de la información facilitada de conformidad con el artículo 11 para los años 2021 y 2022 y sobre la base de aplicar la tasa de reducción anual a cada año entre 2008 y 2028.»;

ii) en el párrafo tercero, se añade la letra d) siguiente:

«d) Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5 % o inferior al 0,2 %, 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.»;

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

«No obstante lo dispuesto en relación con los valores de los parámetros de referencia para los compuestos aromáticos y el gas de síntesis, esos 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 esos productos»;

d) se suprimen los apartados 3 y 4;

e) 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 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. Cuando un Estado miembro gaste un importe equivalente a más del 25 % de sus ingresos procedentes de las subastas a que se refiere el artículo 10, apartado 3, del año en que se hayan generado los costes indirectos, expondrá los motivos por los que supera dicho importe.»;

f) 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.»;

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

«8. 365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 85 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 artículo 10 *bis*, apartado 1 *bis*, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos y contribuirán a los objetivos de contaminación cero (el «Fondo de Innovación»). Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos 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 figura en el párrafo primero.

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 primero³⁵. [...]

³⁵ En la orientación general sobre la propuesta relativa a la iniciativa «FuelEU Maritime», el Consejo decidió suprimir la disposición que establecía que los ingresos procedentes de sanciones en virtud de dicho Reglamento serían ingresos afectados externos.

El Fondo de Innovación debe cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático, así como los productos que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura y el almacenamiento geológico de CO₂ en condiciones seguras para el medio ambiente, así como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras; en emplazamientos geográficamente equilibrados. El Fondo de Innovación también podrá dar apoyo a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar el sector marítimo y para la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte marítimo, aéreo, ferroviario y por carretera.

La Comisión prestará especial atención [...] a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] 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 que, durante el período 2021-2030, se conceda a los proyectos en esos sectores una parte significativa del valor financiero de los derechos de emisión mencionados en el apartado 1 bis del presente artículo, y podrá lanzar antes de 2027 convocatorias de propuestas dedicadas a los sectores cubiertos por el [Reglamento MAFC].

La Comisión prestará especial atención a los proyectos que contribuyan directa o indirectamente a descarbonizar el sector marítimo y podrá poner en marcha convocatorias de propuestas a tal fin, según proceda.

Serán admisibles proyectos emprendidos en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos proyectos de pequeña escala. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, pero deberán representar soluciones revolucionarias 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 establecidos en el artículo 10, apartado 4. Los productos de la subasta constituirán ingresos afectados externos, conforme a lo dispuesto en el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero. Los compromisos presupuestarios para acciones que sobrepasen un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.

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, sobre la ejecución del Fondo de Innovación, facilitando un análisis de los proyectos adjudicados por sector y por Estado miembro.

[...]

Previa solicitud, la Comisión prestará asistencia técnica a los Estados miembros con escasa participación efectiva 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, de proyectos maduros, al objeto de mejorar la participación geográfica efectiva en el Fondo de Innovación y aumentar la calidad global de los proyectos presentados. Los proyectos se seleccionarán sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración, 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. La Comisión tratará de que haya una cobertura geográfica efectiva y basada en la calidad en toda la Unión y garantizará una supervisión exhaustiva de su evolución, así como un seguimiento adecuado.

Previo 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 sobre 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 deberán tener un potencial de aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía hipocarbónica en los sectores afectados. 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 CO₂. El Fondo de Innovación puede brindar apoyo a proyectos mediante licitaciones, como los contratos por diferencia para el carbono. 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 pública y en el caso de asistencia técnica, se podrá financiar hasta el 100 % de los costes pertinentes de los proyectos.

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 que cumplen las condiciones 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 estos derechos de emisión conforme al apartado 7.»;

(*) 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 CO₂, 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).

h) en el apartado 19, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«19. No se asignará ningún derecho de forma gratuita a una instalación que haya dejado de funcionar.»;

- i) se añade el apartado 22 siguiente:

«22. Cuando sea necesario realizar correcciones a las asignaciones gratuitas concedidas en virtud de lo establecido en el artículo 11, apartado 2, 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.»

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

En los Estados miembros en los que, por término medio en los años 2014-2018, la proporción de las emisiones de las instalaciones de calefacción urbana en el total de la UE de dichas emisiones dividida por la proporción del PIB de los Estados miembros en el PIB total de la UE sea superior a 6,5, se concederá a las instalaciones de calefacción urbana para el período 2026-2030 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 recibida para reducir significativamente las emisiones antes de 2030 de conformidad con los planes de neutralidad climática en virtud del párrafo tercero y que la consecución de los objetivos e hitos a que se refiere el párrafo tercero, letra b), se confirme mediante la verificación realizada de conformidad con el párrafo cuarto.

A más tardar el 1 de mayo de 2024, los titulares de instalaciones de calefacción urbana establecerán un plan de neutralidad climática para sus instalaciones. Dicho plan será coherente con el objetivo de neutralidad climática establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 y establecerá:

- a) medidas e inversiones para alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 a escala de la instalación o la empresa;
- b) objetivos intermedios e hitos 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);
- c) una estimación de los efectos de cada una de las medidas e inversiones a que se refiere la letra a) en lo que respecta a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La consecución de las metas e hitos a que se refiere el párrafo tercero, letra b), se verificará a más tardar el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre [...] de cada quinto año a partir de esa fecha, de conformidad con los procedimientos de verificación y acreditación previstos en el artículo 15. No se asignarán más derechos de emisión gratuitos que los mencionados en el párrafo primero si la consecución de los objetivos intermedios y los hitos no se verifica en 2025 o en 2030.».

13) En el artículo 10 *quater*, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros exigirán a las instalaciones generadoras de electricidad y a los titulares de la red beneficiarios que antes del 28 de febrero de cada año informen sobre la ejecución de las inversiones seleccionadas, incluido el balance de asignaciones gratuitas y gastos en inversión efectuados y el tipo de inversiones subvencionadas. Los Estados miembros informarán sobre el particular a la Comisión, y la Comisión publicará dichos informes.».

14) El artículo 10 *quinquies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Se creará 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 para el período 2021-2030 (el «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 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. No se subvencionarán con cargo al Fondo de Modernización las instalaciones de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles. No obstante lo dispuesto en la frase anterior, los ingresos procedentes de los derechos de emisión abarcados por una notificación con arreglo al artículo 10 *quinquies*, apartado 4, podrán utilizarse para inversiones que impliquen combustibles fósiles gaseosos. No obstante lo dispuesto en la misma frase, los ingresos procedentes de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo tercero, y subastados antes del 31 de diciembre de 2029 podrán utilizarse también para inversiones que impliquen combustibles fósiles gaseosos cuando la actividad se considere medioambientalmente sostenible con arreglo al Reglamento (UE) 2020/852 y esté debidamente justificada por razones de seguridad energética.»;

(*) COM(2019) 640 final.

(**) 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).»;

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

«2. Al menos el 80 % de los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizará para apoyar inversiones en:

- a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables;
- b) la calefacción y refrigeración a partir de fuentes renovables;
- c) la mejora de la eficiencia energética por el lado de la demanda, también en los sectores de la industria, el transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;

- d) el almacenamiento de energía y la modernización de las redes de energía, las tuberías de calefacción urbana, las redes de transmisión de la electricidad y el aumento de las interconexiones entre los Estados miembros;
 - 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 los interlocutores sociales.»;
- c) el apartado 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11. El Comité de Inversiones informará anualmente a la Comisión y al Comité del Cambio Climático a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 1, 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. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará, tomando en consideración las conclusiones del Comité de Inversiones, los ámbitos de los proyectos a que se refiere el apartado 2 y la base en que el Comité de Inversiones fundamenta sus recomendaciones.»

14 bis) El artículo 11 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 2, se sustituye «28 de febrero» por «30 de junio».

15) 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 de las empresas navieras 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 igual 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 igual 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 igual a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 3 *octies quater*.

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

d) Después del apartado 3, se añaden los apartados siguientes:

«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 que sus emisiones verificadas que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2030 de buques de clase de hielo, siempre que estos 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 la Comisión de Helsinki.**

En la medida en que 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 correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

3 -quinquies. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3, párrafo primero, letra c), y en el artículo 16, la Comisión, a petición de un Estado miembro, establecerá, mediante un acto de ejecución, que los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichas disposiciones y que no tomarán medidas contra las empresas navieras en relación con las emisiones que produzcan hasta el 31 de diciembre de 2030 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 y un puerto bajo la jurisdicción de ese mismo Estado miembro, y las actividades en amarre de dichos buques en relación con dichos viajes. La isla tendrá una población permanente de menos de 50 000 residentes permanentes, según el último censo oficial de la población.

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), y en el artículo 16, la Comisión, a petición conjunta de dos Estados miembros, uno de los cuales no tenga frontera terrestre con otro Estado miembro y el otro sea el Estado miembro geográficamente más próximo al primero, establecerá, mediante un acto de ejecución, que los Estados miembros considerarán cumplidos los requisitos establecidos en dichas disposiciones y que no tomarán medidas contra las empresas navieras en relación con las emisiones que produzcan hasta el 31 de diciembre de 2030 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 en amarre de dichos buques en relación con dichos viajes.

3 -ter. La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones que produzcan hasta el 31 de diciembre de 2030 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 puertos situados dentro de las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro y entre estas, y las actividades en amarre de dichos buques en relación con dichos viajes. »;

e) en el apartado 3 -bis, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

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

f) se inserta el apartado 3 ter 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 para estar químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.

La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a los requisitos para considerar que los gases de efecto invernadero se han fijado químicamente de forma permanente a un producto para que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.

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

- 16) En el artículo 14, apartado 1, párrafo primero, se añade la frase siguiente:

«Dichos actos de ejecución serán aplicables a 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 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), 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 estas emisiones y se evite el doble cómputo.».

(*) 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)».

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

**«DISPOSICIONES APLICABLES A LA AVIACIÓN, EL TRANSPORTE
MARÍTIMO Y LAS INSTALACIONES FIJAS».**

- 18) 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, operadores de aeronaves y empresas navieras que hayan infringido la obligación de entregar derechos de emisión suficientes con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva»;

- b) se insertará el siguiente apartado 3 *bis*:

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

c) se insertará el siguiente apartado 11 *bis*:

«11 *bis*. En el caso de una empresa naviera que haya incumplido los requisitos de entrega durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar el cumplimiento, 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. Dictada una 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 cumpla sus obligaciones de entrega con arreglo al artículo 12. Cuando el buque enarbole el pabellón 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 en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, [...] procederá a inmovilizar el buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones.

Quando se constate que un buque que enarbola el pabellón de un Estado miembro ha incumplido alguno de los requisitos previstos en el párrafo primero mientras se encontraba en uno de los puertos del Estado miembro cuyo pabellón enarbola el buque, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa la oportunidad de presentar sus observaciones, podrá dictar una orden de inmovilización el buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones. El Estado miembro informará de ello a la Comisión, la AESM y a los demás Estados miembros. Como resultado de la emisión de dicha orden de inmovilización, cada Estado miembro adoptará las mismas medidas que tras una orden de expulsión de conformidad con la segunda frase del párrafo primero.

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

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

«Artículo 18 *ter*

Asistencia de la Comisión, la Agencia Europea de Seguridad Marítima y otras organizaciones pertinentes

1. En cumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 4, y los artículos 3 *septies*, 3 *octies ter*, 3 *octies quater*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies* 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 Agencia Europea de Seguridad Marítima o de otra organización pertinente y celebrar al efecto los acuerdos oportunos con dichas organizaciones.
2. La Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, 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 posible, 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 la presente Directiva.»

- 20) En el artículo 30 se añaden los apartados 2 *bis* y 5 [...] siguientes:

«2 bis. Las medidas aplicables a los sectores del mecanismo de ajuste en frontera por carbono se revisarán a la luz de la aplicación del Reglamento xxx [referencia al MAFC]. Antes del 1 de enero de 2026 y cada dos años a partir de esa fecha, en el marco de sus informes al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el artículo 30 del [Reglamento MAFC], la Comisión evaluará los efectos del mecanismo 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 si procede.»»;

«5. A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión presentará un informe en el que se evalúe el impacto y la viabilidad de la inclusión obligatoria en el régimen de comercio de derechos de emisión en virtud del anexo 1 de la Directiva 2003/87/CE a partir de 2031 de instalaciones para la incineración de [...] residuos municipales [...], teniendo en cuenta criterios pertinentes, como la incidencia en el mercado interior, las posibles distorsiones de la competencia, la integridad medioambiental, la armonización con los objetivos de la Directiva marco sobre residuos³⁶ y la solidez y exactitud con respecto al seguimiento y el cálculo de las emisiones. El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa de modificación de la [...] presente Directiva.»

- 21) Se inserta el siguiente capítulo IV *bis* después del artículo 30:

«CAPÍTULO IV *bis*

**RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN PARA LOS
EDIFICIOS Y EL TRANSPORTE POR CARRETERA**

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.

³⁶ [Insértese la referencia].

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 incluirá, como mínimo, una descripción de:
 - a) la entidad regulada;
 - b) el tipo de combustibles que despacha a consumo y que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, tal como se definen en 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 a que se refieren los artículos 14 y 30 *septies*;
 - e) Un resumen no técnico de las informaciones incluidas en las letras a) a d).
3. La autoridad competente expedirá un permiso de emisión de gases de efecto invernadero por el que se concede autorización a la entidad regulada a que se refiere el apartado 1 para la actividad a que se refiere el anexo III, si considera que la entidad es capaz de controlar 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 mencionados en el artículo 14;

- e) exigencias de información establecidas en los actos mencionados en el artículo 14;
 - f) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, 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.
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 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 total de derechos de emisión

1. La cantidad de derechos de emisión expedidos para la Unión en su conjunto 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 5,15 %. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión correspondiente al año [...] 2027.

2. La cantidad de derechos de emisión expedidos a escala 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 5,43 %, excepto si se aplican las condiciones del punto 1 del anexo III *bis*, en cuyo caso la cantidad se reducirá con 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 toda la Unión para el año 2028 y, en caso necesario, el factor de reducción lineal ajustado.
3. La cantidad de derechos de emisión expedidos a escala de la Unión en virtud del presente capítulo se ajustará 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 a que se refiere el artículo 30 *septies*, apartado 4. 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 a que se refiere el artículo 30 *septies*, apartado 4.

(*) 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).

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.

2. La subasta de los derechos de emisión con arreglo al presente capítulo comenzará en [...] 2027 con un volumen correspondiente al 130 % de los volúmenes de subasta para [...] 2027 establecidos sobre la base de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión para ese año y las respectivas cuotas y volúmenes de subasta con arreglo a los apartados 3, 4 y 5 [...]. Los volúmenes adicionales por subastar solo se utilizarán para entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 *sexies*, apartado 2, y se podrán subastar hasta el 30 de abril de 2028. Los volúmenes adicionales se deducirán de los volúmenes de subasta correspondientes al período comprendido entre [...] 2029 y 2031. Las condiciones para estas subastas tempranas se fijarán de conformidad con el apartado 6 y el artículo 10, apartado 4.

En [...] 2027 se crearán 600 millones de derechos de emisión incluidos en este 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 estas subastas se pondrán a disposición del Fondo de Innovación establecido en virtud del artículo 10 *bis*, apartado 8. Lo dispuesto en el artículo 10 *bis*, apartado 8, no se aplicará a los derechos de emisión contemplados en el presente apartado.
4. La cantidad total de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, una vez deducidas las cantidades establecidas en el apartado 3, 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 los sectores incluidos en el presente capítulo para la media del período comprendido entre 2016 y 2018 del Estado miembro de que se trate.

4 bis. Los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión por los Estados miembros a que se refiere el apartado 4 hasta un importe de 59 000 000 000 EUR se asignarán hasta 2032 al Fondo Social para el Clima establecido por el Reglamento (UE) 20.../nn [Reglamento del Fondo Social para el Clima] (*). Estos ingresos constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, y se ejecutarán de conformidad con las normas aplicables al Fondo Social para el Clima.

El importe anual asignado al Fondo no excederá de 10 500 000 000 EUR para 2027, 10 150 000 000 EUR para 2028, 9 950 000 000 EUR para 2029, 9 750 000 000 EUR para 2030, 9 500 000 000 EUR para 2031, 9 150 000 000 EUR para 2032.

En caso de que los ingresos generados por las subastas a que se refiere el apartado 4 se constaten como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE, el presente apartado dejará de aplicarse.

5. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4, excepto en el caso de los ingresos que constituyan ingresos afectados externos con arreglo al apartado 4 bis o los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros [...] deberían utilizar dichos ingresos, o el equivalente en valor financiero de dichos ingresos, para una o varias de las actividades a que se refiere el artículo 10, apartado 3, 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 [referencias que deben actualizarse con la Directiva revisada], 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 el despliegue de infraestructuras de repostaje y recarga totalmente interoperables para vehículos de emisión cero, o medidas para fomentar el cambio a formas de 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) proporcionar una compensación financiera a los consumidores finales de los combustibles en los casos en que no haya sido posible evitar el doble cómputo de las emisiones a que se refiere el artículo 30 *septies*, apartado 4.

Los Estados miembros [...] deberían utilizar una parte de los ingresos generados por las subastas de conformidad con el presente artículo para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión en virtud del presente capítulo, y hacer especial hincapié en los hogares, microempresas y usuarios del transporte más vulnerables, tal como se definen en el Reglamento (UE) 20.../nn [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima] (*). [...]

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 primer párrafo y que tengan un valor equivalente a los ingresos a que se refiere el párrafo primero 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 a la Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

6. Los artículos 10, apartados 4 y 5 se aplicarán a los derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo. En particular, la Comisión adoptará, a más tardar el 31 de diciembre de 2025, un acto delegado con arreglo al artículo 10, apartado 4, por el que se establezcan normas para la subasta de conformidad con el apartado 4 *bis* que garantice que las cantidades de derechos de emisión por subastar en cada Estado miembro a fin de alcanzar las cantidades a que se refiere dicho apartado se distribuyan proporcionalmente entre los Estados miembros en función del porcentaje respectivo de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4. Dichas normas también incluirán las modalidades de abono de los importes correspondientes en una cuenta indicada por la Comisión a tal efecto.

(*) 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).

(**) [*insértese la referencia*]

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, con excepción del artículo 12, apartados 2 *bis*, 3, 3 *bis*, apartado 4, segunda y tercera frases, y apartado 5. 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 30 de abril de cada año, la entidad regulada entregue un número de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, que sea igual a las emisiones totales, 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, 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 una 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 para un año de referencia determinado, siempre que:
 - a) el Estado miembro de que se trate notifique a la Comisión su impuesto nacional sobre el carbono, aplicable a una actividad contemplada en el anexo III, a más tardar el [insértese la fecha límite de transposición de la presente Directiva modificativa], y que ya esté en vigor en ese momento 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 el correspondiente volumen de derechos de emisión que deban cancelarse de conformidad con la letra g) y los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4, a más tardar el 30 de abril 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) o en un plazo de dos meses a partir de la notificación correspondiente al año de que se trate realizada con arreglo a la letra d);
- f) el Estado miembro de que se trate no subaste el volumen de derechos de emisión a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 4, para un año de referencia concreto hasta que la cantidad del volumen de derechos de emisión que se deben cancelar en virtud del presente apartado se determine de conformidad con la letra g), con excepción de los volúmenes necesarios para generar su parte de los ingresos a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 4 *bis*, o, si los ingresos generados por las subastas a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 4, se constatan como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE, para cumplir sus obligaciones en virtud de la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo³⁷. El Estado miembro de que se trate no subastará ningún volumen adicional de derechos de emisión con arreglo al artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo primero;
- g) el Estado miembro de que se trate cancele un volumen de derechos de emisión de la cantidad total de derechos de emisión por subastar a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 4, para el año de referencia igual a las emisiones verificadas de dicha entidad regulada con arreglo al presente capítulo para el año de referencia. Cuando el volumen de derechos de emisión que quede por subastar en el año de referencia tras la aplicación de la letra f) sea inferior al volumen de derechos de emisión por cancelar en virtud del presente apartado, el Estado miembro de que se trate garantizará la cancelación por su parte del volumen de derechos de emisión correspondiente a la diferencia antes de que finalice el año siguiente al año de referencia; y

³⁷ 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 (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).

- h) el Estado miembro de que se trate se comprometa, en el momento de la primera notificación con arreglo a la letra a), a utilizar para una o varias de las medidas enumeradas o mencionadas en el artículo 30 *quinquies*, apartado 5, párrafos primero y segundo, un importe equivalente a los ingresos a los que se habría aplicado el artículo 30 *quinquies*, apartado 5, en ausencia de esta excepción. Se aplicará el artículo 30 *quinquies*, apartado 5, párrafos tercero y cuarto, y la Comisión velará por que la información recibida en virtud de dichos párrafos se ajuste al compromiso asumido.

El volumen de derechos de emisión que deba cancelarse en virtud de la letra g) no afectará a los ingresos afectados externos constatados con arreglo al artículo 30 *quinquies*, apartado 4 *bis*, ni a la parte de su importe para el Estado miembro de que se trate especificada de conformidad con el acto delegado a que se refiere el artículo 30 *quinquies*, apartado 6, ni, cuando se hayan constatado en virtud del artículo 311, apartado 3, 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*.

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 las actividades enumeradas 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.

2. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada controle, para cada año natural a partir de 2025, 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 a que se refiere el artículo 14, apartado 1.
3. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada titular de un permiso de conformidad con el artículo 30 *ter* el 1 de enero de 2025 notifique sus emisiones históricas correspondientes al año 2024 a más tardar el 30 de marzo de 2025.
4. Los Estados miembros velarán por que las entidades reguladas puedan identificar y documentar de forma fiable y precisa los volúmenes exactos de combustible despachado a consumo, por tipo de combustible, que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera, tal como se indica en 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.

La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a las normas detalladas para evitar el doble cómputo y para proporcionar una compensación financiera a los consumidores finales de los combustibles en los casos en que no pueda evitarse dicho doble cómputo [...]. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

5. 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.
6. Los criterios para la verificación de las emisiones contempladas en el presente capítulo se establecen en la parte C del anexo V.
7. 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 dióxido de carbono, de conformidad con los actos a que se refiere el artículo 14, apartado 1.

Artículo 30 octies

Administración

Los artículos 13, 15 *bis*, el artículo 16, apartados 1, 2, 3, 4 y 12, 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 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 el acto adoptado con arreglo al artículo 10, apartado 4, 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 liberarán 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 cumplirán las condiciones establecidas en el párrafo primero cuando, durante más de tres meses consecutivos, el precio medio de los derechos de emisión sea superior a 1,5 veces el precio medio de los derechos de emisión durante un período de referencia de los seis meses consecutivos anteriores.

2. Cuando, durante más de tres meses consecutivos, el precio medio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con el acto adoptado con arreglo al artículo 10, apartado 4, sea superior al triple 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 liberarán 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.
3. Cuando se cumpla la condición contemplada en los apartados 1 o 2 del presente artículo, no se liberarán más derechos de emisión con arreglo al mismo apartado antes de transcurridos 12 meses.
4. Cuando se cumpla la condición contemplada en los apartados 1 o 2 y el apartado 3 no sea aplicable, la Comisión publicará sin demora en el Diario Oficial la fecha en que se cumplieron las condiciones establecidas en los apartados 1 o 2.

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, administración y aplicación práctica, en particular sobre la aplicación de las normas de la Decisión (UE) 2015/1814 y la utilización de los derechos de emisión del presente capítulo para cumplir las obligaciones de cumplimiento de las entidades incluidas en los capítulos II [...] y III. Cuando proceda, la Comisión acompañará dicho informe con una propuesta de modificación del presente capítulo dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo. A más tardar el 31 de octubre de 2031, la Comisión deberá evaluar la viabilidad de la integración de los sectores contemplados en el anexo III en el régimen de comercio de derechos de emisión, que abarca los sectores enumerados en el anexo 1 de la Directiva 2003/87/CE.

Artículo 30 undecies

Procedimientos para la ampliación unilateral de la actividad contemplada en el anexo III a sectores que no están sujetos a los dispuesto en los capítulos II y III

1. A partir de 2027, los Estados miembros podrán aplicar el régimen de comercio de derechos de emisión de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo en sectores que no estén enumerados en el anexo III, teniendo en cuenta todos los criterios pertinentes, en particular la incidencia en el mercado interior, las posibles distorsiones 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.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 en lo referente a la aprobación de una ampliación, la autorización para la expedición de derechos de emisión adicionales y la autorización de otros Estados miembros para ampliar la actividad. Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión también podrá completar la ampliación con otras normas que regulen 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 efectivamente 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 distorsiones indebidas 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 4 *bis*, los Estados miembros que hayan ampliado unilateralmente las actividades determinarán el uso de los ingresos que genere la subasta de esos derechos de emisión adicionales.».

- 22) 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, III *bis* y III *ter* 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 como sigue:

- a) en el apartado 4 se sustituye la segunda frase por el texto 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 expedida con arreglo al artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE en su versión vigente hasta el 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 UE₂ [...] 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 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.»;

- b) se inserta el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. A partir de [año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva], 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 UE, sin incluir las emisiones de vuelos en rutas cubiertas por compensación calculadas con arreglo al artículo 12, apartado 6, entre el 1 de enero de [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva] y el 31 de diciembre de ese año. [...]

Los derechos de emisión cancelados con arreglo al artículo 3 *octies bis* 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 1096 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 del volumen 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 12 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 del volumen 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 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año será igual al 12 % de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. No obstante lo dispuesto en la última frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, el porcentaje se duplicará.

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 mantenidos en la reserva que superen los 400 millones de derechos de emisión dejarán de ser válidos.».

2) Se inserta el artículo 1 *bis* siguiente:

«Artículo 1 bis

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

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 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 separados de los derechos de emisión contemplados en el artículo 1 de la presente Decisión.
3. En **2027**, la sección mencionada en el apartado 1 se creará de conformidad con el artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 2003/87/CE. A más tardar el 1 de enero de 2031, los derechos de emisión a que se refiere el presente apartado que no se retiren 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 15 de mayo del año siguiente, separada de la cantidad de derechos de emisión en circulación, con arreglo al artículo 1, apartado 4. 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 capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE, expedidos en el período posterior al 1 de enero de **2027**, menos las toneladas acumuladas de emisiones verificadas incluidas en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE 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 del capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE cancelados de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE. La primera publicación tendrá lugar el 15 de mayo 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 del volumen de derechos de emisión cubiertos por el capítulo IV *bis*, por subastar por parte de los Estados miembros, en virtud del artículo 30 *quinquies*, de la Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 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 cubiertos por el capítulo IV *bis* y se añadirán al volumen de derechos de emisión cubiertos por el capítulo IV *bis* por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 30 *quinquies*, de la Directiva 2003/87/CE. 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 liberarse de la reserva, de conformidad con el artículo 30 *nonies* de la Directiva 2003/87/CE, se añadirán al volumen de derechos de emisión incluidos en el capítulo IV *bis* que subastarán los Estados miembros en virtud del artículo 30 *quinquies* de la Directiva 2003/87/CE en un plazo de tres meses [...] que empezará a correr al cabo de un mes de la fecha en la que, a tenor de su publicación en el Diario Oficial en virtud del artículo 30 *nonies* de la Directiva 2003/87/CE, se cumplieron las condiciones.
8. El artículo 1, apartado 8, y el artículo 3 se aplicarán a los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE.».

Artículo 3

[El artículo 3 se retirará de la presente Directiva modificativa para convertirse en un Reglamento independiente que modificará el Reglamento (UE) 2015/757; el texto figura ahora a continuación del artículo 8³⁸.]

³⁸ Véase WK 7351/2022 ADD 2.

Artículo 4

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido [...] en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2023. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.
2. 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.
3. 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 5

Disposiciones transitorias

[...] En el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 4, 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, punto 1, de la Directiva 2003/87/CE, en su versión aplicable el [*día anterior a la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], siga aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2025. Sus medidas nacionales de transposición de las modificaciones de dichas disposiciones serán aplicables a partir del 1 de enero de 2026.

Artículo 6

[...] ³⁹

³⁹ A resultas de la retirada de las modificaciones del Reglamento (UE) 2015/757 de la Directiva, debe suprimirse el artículo 6. Lo sustituye, por cuanto a su contenido se refiere, el artículo 2 del Reglamento de modificación tal como se recoge a continuación.

Artículo 7

Entrada en vigor y fecha de aplicación del artículo 2

1. La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. El artículo 2 será aplicable a partir del 1 de enero de 2024⁴⁰.

Artículo 8

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros. [...]

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente

La Presidenta / El Presidente

⁴⁰ Esta disposición sustituye la referencia al artículo 2 de la disposición de transposición. La fecha mencionada garantiza que los cambios introducidos por el artículo 2 empiecen a aplicarse al mismo tiempo que las medidas nacionales de transposición del artículo 1.

Modificaciones del Reglamento (UE) 2015/757 con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo en el RCDE UE e incluir otros gases de efecto invernadero además del CO₂⁴¹

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2015/757 se modifica como sigue⁴²:

-2) En todo el Reglamento, excepto en los artículos 1 y 2, el artículo 3, letras a) y r), el artículo 21, apartado 5, y los anexos I y II, las palabras «emisiones de CO₂» se sustituyen por «emisiones de gases de efecto invernadero» y las palabras «CO₂ emitido» se sustituyen por «gases de efecto invernadero emitidos».

-1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otra información pertinente de los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo de una forma rentable.»

0) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

1 bis. Los gases de efecto invernadero cubiertos por el presente Reglamento son los siguientes:

a) el dióxido de carbono (CO₂).

⁴¹ Han de añadirse los considerandos.

⁴² Se retoman sugerencias del documento WK 7351/2022 ADD 1.

b) el metano (CH₄), con respecto a las emisiones a partir del [1 de enero de 2024], y

c) los óxidos nitrosos (N₂O), en lo que respecta a las emisiones a partir del [1 de enero de 2024].

Las referencias a cantidades agregadas totales de emisiones o gases de efecto invernadero emitidos del presente Reglamento se entenderán como referencias a las cantidades agregadas totales de cada gas por separado⁴³.».

1) El artículo 3 se modifica como sigue:

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

«a) “emisiones de gases de efecto invernadero”: la liberación [...] por los buques de los gases de efecto invernadero sujetos a las obligaciones del presente Reglamento de conformidad con el artículo 2, apartado 1 *bis* [...]»;

b) las letras b), d) y m) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) “puerto de escala”: un “puerto de escala” tal como se define en el artículo 3, letra w *bis*), de la Directiva 2003/87/CE»;⁴⁴

«d) “empresa”: la empresa naviera tal como se define en el artículo 3, letra v), de la Directiva 2003/87/UE del Parlamento Europeo y del Consejo»;

«m) “período de notificación”: período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambos inclusive. En el caso de los viajes con inicio y fin en dos años civiles diferentes, los respectivos datos se computarán en el año civil que corresponda»;

c) se añaden las letras q) y r) siguientes:

«q) “autoridad responsable de la gestión”: la autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera a que se refiere el artículo 3 *octies quinquies* de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*;

⁴³ Con el fin de velar por que se informe por separado de cada gas en todo el Reglamento, lo que permitirá determinar una cantidad agregada total de emisiones de CO₂ equivalente.

⁴⁴ De acuerdo con lo indicado en el documento WK 7351/2022, los cambios relativos a los puertos de transbordo deben también quedar reflejados en el Reglamento SNV.

- r) “datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa”: suma de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con los gases enumerados en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE por lo que atañe a las actividades de transporte marítimo y que deben notificarse con arreglo a dicha Directiva, con respecto a todos los buques bajo su responsabilidad durante el período de notificación.
- * 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).».

2) En el artículo 4 se añade el apartado 8 siguiente:

«8. Las empresas comunicarán los datos agregados sobre emisiones de los buques que estén bajo su responsabilidad a nivel de la empresa durante un período de notificación de conformidad con el artículo 11 *bis*.».

3) En el artículo 5, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para modificar [...] los anexos I y [...] II, con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de metano y óxidos nitrosos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, las revisiones de la Directiva 2003/87/CE, incluida la adaptación a los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE, las normas internacionales correspondientes y los estándares internacionales y europeos. La Comisión también está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para modificar los anexos I y II, con el fin de afinar, a la luz de la evolución tecnológica y científica, los elementos de los métodos de seguimiento que en ellos se establecen y de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE previsto en la Directiva 2003/87/CE.

La Comisión adoptará los actos delegados que modifiquen los anexos I y II en la medida necesaria para la inclusión de las emisiones de metano y óxidos nitrosos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento a más tardar el [1 de octubre de 2023]. Los métodos establecidos en el anexo I y las normas establecidas en el anexo II se ajustarán, cuando proceda, a los métodos y normas del Reglamento [xxx/aaaa] relativo a [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)].».

4) El artículo 6 se modifica como sigue:

-a) en el apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) nombre de la empresa y dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto y número de identificación único OMI de la empresa y del propietario legal registrado»;

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

«5. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos y planes de seguimiento que se presentarán utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos. La Comisión determinará mediante actos de ejecución esos modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme y transferencia automática. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.»;

b) se añaden los apartados 6, 7 y 8 siguientes:

«6. [...] A más tardar el [1 de abril de 2024], las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión un plan de seguimiento para cada uno de sus buques que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, cuya conformidad con el presente Reglamento será evaluada en primer lugar por el verificador y que reflejará la inclusión de las emisiones de metano y óxidos nitrosos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del [1 de enero de 2024] [...], las empresas presentarán un plan de seguimiento de conformidad con los requisitos del presente Reglamento a la autoridad responsable a más tardar tres meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

8. A más tardar el [insértese la fecha correspondiente a dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] [...], las autoridades responsables de la gestión aprobarán los planes de seguimiento presentados por las empresas de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión con arreglo al párrafo segundo. En el caso de los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la [Directiva RCDE revisada] por primera vez después del [1 de enero de 2024], la autoridad responsable de la gestión aprobará el plan de seguimiento presentado en un plazo de cuatro meses a partir de la primera escala del buque en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión con arreglo al párrafo segundo.

A más tardar el [1 de octubre de 2023], la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 para modificar las disposiciones referentes a las normas relativas a los planes de seguimiento que figuran en los artículos 6, 7, 8, 9 y 10 a fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de metano y óxidos nitrosos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento en relación con las normas para aprobar los planes de supervisión de las autoridades responsables de la gestión.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 4 se sustituye la segunda frase por el texto siguiente:

«Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes. La empresa presentará su plan de seguimiento modificado a la autoridad responsable de la gestión una vez que reciba una notificación del verificador que confirme que el plan de seguimiento es conforme.»;

b) se añade el apartado 5 siguiente:

«5. La autoridad responsable de la gestión aprobará las modificaciones del plan de seguimiento con arreglo al apartado 2, letras a), b), c) y d), de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión con arreglo al párrafo segundo del presente apartado.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento en relación con las normas para aprobar cambios en los planes de supervisión de las autoridades responsables de la gestión.».

6) En el artículo 10, se añade, en el párrafo primero, la letra k) siguiente⁴⁵:

«k) emisiones totales agregadas [...] de gases de efecto invernadero que cubre la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo de conformidad con el anexo I de dicha Directiva que deben notificarse en virtud de dicha Directiva [...] en relación con las actividades de transporte marítimo, **junto con la información necesaria para justificar la aplicación de cualquier excepción pertinente a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, de dicha Directiva prevista en su artículo 12, apartados 3 -sexies, 3 -quinquies, 3 -quater y 3 -ter.**».

6 bis) En el artículo 11, se añade, en el apartado 1, el párrafo siguiente:

«A más tardar el 31 de marzo de cada año a partir de 2025, las empresas presentarán a su autoridad responsable de la gestión, a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y a la Comisión un informe de emisiones para todo el período de notificación y respecto de cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador de conformidad con el artículo 13. La autoridad responsable de la gestión podrá exigir a las empresas que presenten los informes de emisiones en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.».

6 ter) En el artículo 11, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a su autoridad responsable de la gestión, a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondientes a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro, a la nueva empresa y a la Comisión, lo más cerca posible del día de finalización del cambio y, a más tardar, tres meses después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero limitado al período correspondiente a las actividades llevadas a cabo bajo su responsabilidad.».

⁴⁵ Texto adaptado con el fin de tener en cuenta la inclusión de otras emisiones que las de CO₂.

6 quater) En el artículo 11, se añade el apartado siguiente:

«4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para modificar las disposiciones referentes a las normas de presentación de información que figuran en los artículos 11, 11 bis y 12 a fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de metano y óxidos nitrosos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. El primer acto delegado de este tipo se adoptará a más tardar el [1 de octubre de 2023].».

7) Se inserta el artículo 11 *bis* siguiente:

«Artículo 11 bis

Notificación y presentación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa

1. Las empresas determinarán los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa durante un período de notificación, sobre la base de los datos del informe de emisiones y del informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, para cada buque que estuviera bajo su responsabilidad durante el período de notificación, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4.
2. A partir de 2025[...], la empresa presentará a la autoridad responsable de la gestión, a más tardar el 31 de marzo de cada año, los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, que incluyen las emisiones del período de notificación que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo, según las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4 y verificadas de conformidad con el capítulo III del presente Reglamento (los “datos agregados verificados de emisiones a nivel de la empresa”).
3. La autoridad responsable podrá exigir a las empresas que presenten los datos agregados de emisiones verificados a nivel de la empresa en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para completar el presente Reglamento con las normas para el seguimiento y la notificación de los datos agregados a nivel de la empresa y presentar los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa a la autoridad responsable.».

8) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Formato del informe de emisiones y de la notificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa»;

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

«1. El informe de emisiones y la notificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa se presentarán utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, incluidos los modelos electrónicos.».

9) El artículo 13 se modifica como sigue:

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

«2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones y el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, con los requisitos de los artículos 8 a 12 y los anexos I y II.»;

b) se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. El verificador evaluará la conformidad de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa con los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

Si el verificador llega a la conclusión, con una certeza razonable, de que los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa están libres de inexactitudes importantes, emitirá un informe de verificación en el que se declare que los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa se han verificado y son satisfactorios, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

6. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento con las normas para la verificación de datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y la emisión de un informe de verificación.».

10) El artículo 14 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) los cálculos para determinar las emisiones globales de [...] gases de efecto invernadero y las emisiones totales agregadas de [...] gases de efecto invernadero que cubre la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo de conformidad con el anexo I de dicha Directiva, que deben notificarse en virtud de dicha Directiva [...] en relación con las actividades de transporte marítimo;»;

b) se añade el apartado 4 siguiente:

«4. Al considerar la verificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, el verificador evaluará la integridad y coherencia de los datos notificados con la información facilitada por la empresa, incluidos sus informes de emisiones verificadas y el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2.».

11) En el artículo 15 se añade el apartado 6 siguiente:

«6. En lo que respecta a la verificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, el verificador y la empresa cumplirán las normas de verificación establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del párrafo segundo. El verificador no verificará el informe de emisiones ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de cada buque bajo la responsabilidad de la empresa.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento con las normas para la verificación de datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, incluidos métodos y procedimientos de verificación.».

12) En el artículo 16, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, y que emitan los informes de verificación y los documentos de conformidad a que se refiere el presente Reglamento estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008.».

13) En el artículo 20, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente⁴⁶:

«3. En el caso de los buques que hayan incumplido los requisitos de seguimiento y notificación 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 en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la AESM, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Dictada una orden de expulsión, todos los Estados miembros, a excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegarán la entrada del buque de que se trate en cualquiera de sus puertos, hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación con arreglo a los artículos 11 y 18. Cuando el buque enarbole el pabellón 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 en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, [...] procederá a inmovilizar el buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones.

⁴⁶ Adáptese a la redacción de la Directiva RCDE.

Cuando se constate que un buque que enarbola el pabellón de un Estado miembro ha incumplido alguno de los requisitos previstos en el párrafo primero mientras se encontraba en uno de los puertos del Estado miembro cuyo pabellón enarbola el buque, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa la oportunidad de presentar sus observaciones, podrá dictar una orden de inmovilización el buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones. El Estado miembro informará de ello a la Comisión, la AESM y a los demás Estados miembros. [...]

El cumplimiento de dichas obligaciones deberá confirmarse por medio de la notificación de un documento de conformidad válido a la autoridad nacional competente que haya dictado la orden de expulsión. Este apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.».

13 bis) En el artículo 20, apartado 5, se añade el párrafo siguiente:

«La posibilidad de establecer excepciones en virtud del presente apartado no se aplicará a los Estados miembros cuya autoridad responsable sea la autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera.».

13 ter) En el artículo 21, el apartado 2, letra a), se sustituye por el texto siguiente:

«a) identidad del buque (nombre, empresa, número de identificación OMI y puerto de matrícula o puerto base)».

13 quater) En el artículo 21, el apartado 5 se modifica como sigue:

«5. La Comisión evaluará cada dos años el impacto global del sector del transporte marítimo en el clima mundial, en particular el debido a las emisiones no relacionadas con el CO₂ o a los efectos de otros gases de efecto invernadero y de partículas con un potencial de calentamiento global no cubiertos por el presente Reglamento.».

13 quinquies) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 22 bis

Revisión

A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará el presente Reglamento teniendo en cuenta, en particular, la experiencia adquirida en su aplicación. La revisión incluirá una evaluación de la conveniencia de incluir los buques con un arqueo bruto [...] inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento con vistas a su posible inclusión posterior en la Directiva 2003/87/CE o a proponer otras medidas para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. La revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.».

14) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, se añade el párrafo siguiente:

«Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en [...] el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11 *bis*, apartado 4, el artículo 13, apartado 6 y el artículo 15, apartado 6, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de la entrada en vigor del [Reglamento SNV revisado].»;

b) en los apartados 3 y 5, los términos «artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3» se sustituyen por los términos «artículo 5, apartado 2, artículo 6, apartado 8, artículo 7, apartado 5, artículo 11 *bis*, apartado 4, artículo 13, apartado 6, artículo 15, apartado 5, artículo 15, apartado 6 y artículo 16, apartado 3»;

c) en el apartado 5, se añade el párrafo siguiente:

No obstante, la última frase del primer párrafo no se aplicará a actos delegados adoptados a más tardar el 1 de octubre de 2023 con arreglo al artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 6, apartado 8, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 4, y el artículo 15, apartado 5.».

Artículo 2

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir de la fecha de su entrada en vigor. No obstante, el artículo 1, apartado 1, letra b), será aplicable a partir del 1 de enero de 2024.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

ANEXO

El anexo I de la Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

los puntos 1 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva [...] las instalaciones o partes de las 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 emisiones de gases de efecto invernadero.

3. Cuando se calcule la potencia térmica nominal total de una instalación para decidir sobre su inclusión en el RCDE 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. Estas 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.»;

– el cuadro se modifica como sigue:

i) 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»;
---	----------------------

ii) 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»;
--	----------------------

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

«Producción de aluminio primario o alúmina	Dióxido de carbono y <u>perfluorocarburos</u> »;
--	--

(a) la decimoquinta fila de categorías de actividades se sustituye por el texto siguiente:

3) «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	4) Dióxido de carbono»;
---	-------------------------

iv) 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»;
--	----------------------

v) La vigésimo cuarta fila se sustituye por el texto siguiente:

«Producción de hidrógeno (H ₂) y gas de síntesis con una capacidad de producción superior a 25 toneladas por día	Dióxido de carbono»;
--	----------------------

vi) 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»;
---	----------------------

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

<p>«Transporte marítimo</p> <p>Actividades de transporte marítimo de buques incluidos en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo que realizan travesías de transporte de pasajeros y mercancías con fines comerciales</p>	<p>[...] <u>Dióxido de carbono</u>»;</p>
--	--

- 1) 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	<u>4,9</u> %
Chequia	12, <u>6</u> %
Estonia	2, <u>1</u> %
Grecia	10, <u>1</u> %
Croacia	2,3 %
Letonia	1, <u>0</u> %
Lituania	1,9 %
Hungría	<u>5,8</u> %
Polonia	34, <u>2</u> %
Portugal	8, <u>6</u> %
Rumanía	9, <u>7</u> %
Eslovaquia	4, <u>8</u> %
<u>Eslovenia</u>	<u>2,0</u> %

- 2) Se insertan los siguientes anexos como anexos III, III *bis* y III *ter* de la Directiva 2003/87/CE:

«ANEXO III

ACTIVIDAD CUBIERTA POR EL CAPÍTULO IV *bis*

<p>Actividad:</p> <p>1. Despacho a consumo de combustibles que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera.</p> <p>Esta actividad no incluirá:</p> <p>a) el despacho a consumo de combustibles utilizados en las actividades enumeradas en el anexo I de la presente Directiva, excepto si se utilizan para la combustión en actividades de transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico (fila de actividad veintisiete);</p> <p>b) el despacho a consumo de combustibles cuyo factor de emisión sea cero.</p> <p>2. Los sectores de los edificios y el transporte por carretera corresponderán a las siguientes fuentes de emisiones, definidas en las Directrices del GEICC 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 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 punto, ya sea directamente o a través de redes de calefacción urbana;</p> <p>b) transporte por carretera (código de categoría 1A3b) con 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>	<p>Gases de efecto invernadero</p> <p>Dióxido de carbono (CO₂)</p>
---	---

**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 definida de conformidad con el artículo 30 *quater*, apartado 1, y si estas diferencias no se deben a la deferencia 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:

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

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.]»

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

en el Parte A, la sección «Cálculo» se modifica como sigue:

i) en el párrafo cuarto, 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, será cero.»;

ii) el párrafo sexto 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, será cero.»;

a) se añade la parte C 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:

$$\textit{Combustible despachado a consumo} \times \textit{factor de emisión}$$

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 GEICC de 2006 para los inventarios nacionales, o actualizaciones ulteriores de estas 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 de los edificios y el transporte por carretera como se definen en 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.»;

4) En el anexo V de la Directiva 2003/87/CE, se añade la Parte C 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 solo 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 la información presentada 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.».
-