

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

**Expediente interinstitucional:
2021/0207(COD)**

**10509/22
ADD 2**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966**

NOTA

De:	Presidencia
A:	Consejo
N.º doc. Ción.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Asunto:	Paquete de medidas «Objetivo 55» Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial – 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
por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE
en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las
emisiones en el conjunto de la economía
y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial¹**

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 al anterior texto transaccional de la Presidencia se indican en **negrita y subrayado** y las supresiones mediante el símbolo [...]. Los cambios anteriores en la versión inglesa aparecen subrayados.

² DO C , p. .

³ DO C , p. .

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ estableció un régimen para el comercio en la Unión de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a fin de fomentar la reducción de las emisiones de esos gases de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente. Las actividades de aviación se incluyeron en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE mediante la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵.
- (2) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)⁶. Las Partes en el Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. A fin de alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, todos los sectores de la economía deben contribuir a lograr una reducción de las emisiones, lo que incluye a la aviación internacional.
- (3) El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago) en la décima reunión de su 214.º período de sesiones, el 27 de junio de 2018. La Unión y sus Estados miembros siguen apoyando el CORSIA y se han comprometido a aplicarlo desde el inicio de la fase piloto 2021-2023⁷.

⁴ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

⁵ Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

⁶ Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

⁷ Decisión (UE) 2020/954 del Consejo, de 25 de junio de 2020, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la notificación de la participación voluntaria en el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) a partir del 1 de enero de 2021, y a la opción elegida para calcular los requisitos de compensación de los operadores de aeronaves durante el período 2021-2023 (DO L 212 de 3.7.2020, p. 14).

- (4) De conformidad con la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo⁸, los Estados miembros notificaron a la Secretaría de la OACI las diferencias entre el CORSIA y el RCDE UE. El objetivo era preservar el acervo de la Unión y el futuro espacio político, así como el nivel de ambición climática de la Unión y el papel exclusivo del Parlamento Europeo y del Consejo a la hora de decidir el contenido de la legislación de la Unión. Tras la adopción de esta modificación de la Directiva 2003/87/CE, debe actualizarse la notificación de las diferencias entre el CORSIA y el RCDE UE a la Secretaría de la OACI con una segunda notificación de diferencias en consonancia con el Derecho de la Unión para reflejar las revisiones realizadas en el Derecho de la Unión.
- (5) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019⁹.
- (6) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 en el compromiso actualizado de reducciones determinadas a nivel nacional de la Unión y sus Estados miembros presentado a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020¹⁰.
- (7) La Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050 en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) a nivel interno en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990.

⁸ Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo, de 29 de noviembre de 2018, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (DO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (8) La presente modificación de la Directiva 2003/87/CE tiene por objeto la aplicación en el sector de la aviación de las contribuciones de la Unión en virtud del Acuerdo de París, y del marco regulador para alcanzar el objetivo climático vinculante de la Unión para 2030 de reducir internamente las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030, establecido en el Reglamento (UE) 2021/....
- (9) La aviación debe contribuir a los esfuerzos de reducción de emisiones necesarios para alcanzar el objetivo climático de la Unión de aquí a 2030. Por consiguiente, la cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse y quedar sujeta al factor de reducción lineal.
- (10) Para alcanzar la mayor ambición climática será necesario canalizar el mayor número posible de recursos hacia la transición climática. Como consecuencia de ello, todos los ingresos procedentes de la subasta que no se asignen al presupuesto de la Unión deben utilizarse con fines relacionados con el clima.
- (11) De conformidad con el artículo 28 ter, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, la Unión debe evaluar el plan CORSIA de la OACI y aplicarlo según corresponda, de forma coherente con el compromiso de la Unión de reducir las emisiones en todos los sectores de la economía para 2030.
- (12) La cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse en el nivel de la asignación para los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido. La asignación para el año 2024 debe basarse en la asignación total a los operadores de aeronaves en activo en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE. El nivel de asignación debe incrementarse para tener en cuenta las rutas que no estaban cubiertas por el RCDE UE en el año 2023, pero que están cubiertas por el RCDE UE a partir del año 2024.
- (13) El aumento de la subasta de derechos de emisión a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación de la Directiva 2003/87/CE debe constituir la norma para la asignación de derechos de emisión en el sector de la aviación, teniendo en cuenta la capacidad del sector para repercutir el aumento del coste del CO₂. Debe aplicarse una eliminación gradual de la asignación gratuita de 2024 a 2026 y una subasta completa a partir de 2027.

(13 bis) La transición del uso de combustibles fósiles al creciente uso de combustibles de aviación sostenibles contribuiría a lograr la descarbonización del transporte aéreo. Sin embargo, teniendo en cuenta el alto nivel de competencia entre los operadores de aeronaves, el desarrollo incipiente del mercado de la UE de combustibles de aviación sostenibles y el importante diferencial de precios entre el queroseno fósil y los combustibles alternativos, dicha transición debe apoyarse en una combinación de políticas por el lado de la oferta, como el [Reglamento «ReFuelEU Aviation»] y por el lado de la demanda incentivando a los pioneros con un apoyo transitorio adecuado para reducir esas diferencias de precios. Por consiguiente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030, los derechos de emisión deben asignarse de manera similar a los contratos por diferencias, cubriendo parte de la diferencia de precios restante entre el queroseno fósil y los combustibles indicados en el artículo 4, apartado 1, del [Reglamento «ReFuelEU»]. Estos derechos de emisión deben tener en cuenta el precio del carbono, promoviendo mayores ahorros de las emisiones de gases de efecto invernadero en proporción a la cantidad de combustibles utilizados según lo notificado con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión. Para ello, debe reservarse un máximo de 20 millones de derechos de emisión desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2030. Estos derechos de emisión deben proceder de la agrupación del total de derechos de emisión disponibles para la aviación y deben utilizarse únicamente para vuelos cubiertos por el RCDE UE y de una manera no discriminatoria.

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

- (15) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de utilización de [...] las unidades de conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar una lista de [...] las unidades cuyo uso el Consejo de la OACI ha considerado aceptable a efectos del cumplimiento del CORSIA y que cumplen las condiciones de admisibilidad mencionadas anteriormente. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹².
- (16) Para garantizar que existan los mecanismos necesarios para la autorización de las partes participantes, se realicen los ajustes oportunos en la notificación de las emisiones antropógenas por las fuentes y las absorciones por los sumideros cubiertas por las contribuciones determinadas a nivel nacional de las partes participantes, y se eviten el doble cómputo y el aumento neto de las emisiones mundiales, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con vistas a establecer requisitos detallados para dichos mecanismos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³.

¹² Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

¹³ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (17) [...] El cálculo de los requisitos de compensación para el CORSIA respecto de [...] los operadores de aeronaves establecidos en la Unión debe realizarse [...] conforme a las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional de la OACI, teniendo en cuenta que el CORSIA no se aplica a los vuelos [...] con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, [...] en virtud del principio de ruptura clara («*clean cut principle*»). Deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar una metodología de cálculo que tenga en cuenta las diferencias entre dichas Normas y métodos recomendados internacionales y la Directiva 2003/87/CE. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (18) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la inclusión en la lista de países que se considera que aplican el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE, de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar y mantener la lista de Estados que no sean miembros del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que participan en el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (19) Dado que, en el caso de los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión, la aplicación y el cumplimiento del CORSIA corresponden únicamente al país de origen de estos operadores de aeronaves [...], los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión no deben estar obligados a cancelar unidades para el cumplimiento del CORSIA con arreglo a la presente Directiva [...].

- (19 *bis*) Dado que, en el caso de los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión, la aplicación y el cumplimiento del CORSIA corresponden únicamente al país de origen de estos operadores, [...] cuando un operador de aeronaves establecido fuera de la Unión genera emisiones significativas de vuelos dentro del EEE o con origen en un aeródromo situado en el EEE con destino a Suiza o al Reino Unido, el país en el que dicho operador de aeronaves esté establecido también podrá notificar diferencias en relación con la aplicación del CORSIA por lo que respecta a vuelos intraeuropeos. La Directiva 2003/87/CE debe ser objeto de revisión a la luz de la evolución a este respecto.
- (19 *ter*) Con el fin de incentivar la participación en el CORSIA y evitar el solapamiento de los instrumentos del CORSIA y del RCDE UE para los mismos vuelos, no se debe exigir a los operadores de aeronaves que entreguen derechos de emisión respecto de las emisiones de vuelos con destino u origen en países diferentes de los países del EEE, Suiza y el Reino Unido, que se considera participan en el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión.
- (20) A fin de garantizar la igualdad de trato en las diferentes rutas, los vuelos con destino u origen en países que no aplican el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión distintos de los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido deben estar exentos [...] de las obligaciones de entregar derechos de emisión o cancelar unidades. Para incentivar la plena aplicación del CORSIA a partir de 2027, la exención solo debe aplicarse a las emisiones que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2026 por lo que respecta a la entrega de derechos de emisión.
- (21) Los vuelos con origen o destino en países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, que no apliquen el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión, excepto aquellos Estados cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión, deben quedar exentos de [...] las obligaciones de entregar derechos de emisión o cancelar unidades sin una fecha límite para la exención.

- (22) A fin de garantizar condiciones uniformes para eximir a los operadores de aeronaves de los requisitos de [...] compensación establecidos en el artículo 12, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino y origen en países que aplican el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional, o que no hagan cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 7, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para eximir a las compañías aéreas establecidas en la Unión de los requisitos de [...] compensación respecto de las emisiones de vuelos cuando se produzca una distorsión significativa de la competencia en detrimento de las compañías aéreas establecidas en la UE debido a una aplicación o un cumplimiento menos estrictos del CORSIA en el tercer país. La distorsión de la competencia podría deberse a un enfoque menos estricto de [...] las unidades admisibles o las disposiciones sobre doble cómputo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para establecer una igualdad de condiciones en las rutas entre dos países distintos que aplican el CORSIA cuando dichos países permiten a los operadores de aeronaves utilizar unidades distintas de las incluidas en la lista adoptada de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE, de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 8, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para permitir a los operadores de aeronaves establecidos en un Estado miembro utilizar tipos de unidades adicionales a las de la lista adoptada de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, o no estar sujetos a las condiciones del artículo 11 *bis*, apartados 2 y 3. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (23 bis) El factor de emisión del queroseno tipo aviación (Jet-A1 o Jet-A) en el marco del RCDE UE debe armonizarse con el factor de emisión establecido para ese combustible en el anexo 16, volumen IV, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago). No se produce ningún cambio en los niveles de asignación como consecuencia del aumento del factor de emisión del queroseno de aviación, ya que las asignaciones gratuitas para la aviación se están interrumpiendo a favor de la subasta para lograr una mayor reducción de las emisiones.

- (24) A fin de garantizar la igualdad de condiciones en las rutas entre dos terceros países que apliquen el CORSIA, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado en lo que respecta a la aceptación de [...] otras unidades en dichas rutas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación¹⁴. 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.
- (25) Debe prestarse especial atención al fomento de la accesibilidad para las regiones ultraperiféricas de la Unión. Por consiguiente, debe establecerse una excepción temporal al RCDE UE hasta 2030 respecto de las emisiones de los vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro fuera de dicha región ultraperiférica a fin de dar respuesta a las necesidades más acuciantes de los residentes en términos de empleo, educación y otras oportunidades. Por las mismas razones, esta excepción debe cubrir los vuelos entre aeródromos situados en la misma región ultraperiférica o en diferentes regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro.
- (26) Es importante que haya un enfoque integral de la innovación para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo y en beneficio de la competitividad de la industria europea. Esto reviste especial importancia para sectores difíciles de descarbonizar, como la aviación y el transporte marítimo, en los que es necesario desplegar una combinación de mejoras operativas, combustibles alternativos climáticamente neutros y soluciones tecnológicas. Por tanto, los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de I+D reciben apoyo, entre otras cosas, a través del Programa Marco «Horizonte Europa», que ofrece una financiación considerable y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE.

¹⁴ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (26 bis) De conformidad con el artículo 12, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE, modificada por la Decisión [XXX] [2021/0204 (COD)], el artículo 12, apartados 6 y 7 de dicha Directiva se aplicarán hasta el 31 de diciembre de 2024 o hasta el final del período de transposición de la presente Directiva, si esta fecha fuera anterior. La fecha límite para el período de transposición de la presente Directiva es el 31 de diciembre de 2023, por lo que el artículo 12, apartados 6 a 8, de la Directiva 2003/87/CE se aplicará en su versión anterior a las modificaciones introducidas por la presente Directiva hasta esa fecha.
- (27) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su alcance y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (28) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

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

a) se suprime el apartado 2;

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

«5. La Comisión determinará la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves para el año 2024 sobre la base de la asignación total de derechos de emisión respecto de los operadores de aeronaves que realizaban actividades de aviación incluidas en el anexo I en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9, y publicará dicha cantidad, así como la cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita que habría habido en 2024 [...] conforme a las normas sobre la asignación gratuita que estuvieran vigentes antes de las modificaciones introducidas por [la presente Directiva de modificación].

5 bis. Se reservará un máximo de 20 millones de la cantidad total de derechos de emisión a que se refiere el apartado 5 para el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030 a los operadores de aeronaves, sin discriminaciones, para el abastecimiento de los combustibles a que se refiere el artículo 4, apartado 1, del [Reglamento «ReFuelEU Aviation»] para los vuelos sujetos a los requisitos de entrega de derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3. Estos derechos de emisión se asignarán de la misma manera que un contrato por diferencias para cubrir parte de la diferencia de precios entre el queroseno fósil, teniendo en cuenta el precio del carbono, y el precio de los combustibles en cuestión. Cubrirán el 70 % de la diferencia de precios restante entre el queroseno fósil y los combustibles correspondientes. Si, para un año determinado, la demanda de derechos de emisión para el abastecimiento de dichos combustibles es superior a la disponibilidad de derechos de emisión, se reducirán por igual para todos los operadores de aeronaves afectados.

5 ter. Cada operador de aeronaves podrá solicitar anualmente una asignación de derechos de emisión para vuelos, desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2030, respecto de los cuales deban entregarse derechos de emisión sobre la base del abastecimiento notificado de los combustibles para estos vuelos, de conformidad con el uso de combustibles notificado en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión. Los Estados miembros asignarán derechos de emisión a los operadores de aeronaves en función de la disponibilidad de derechos de emisión y de conformidad con el acto de ejecución a que se refiere el párrafo tercero.

La Comisión publicará cada año en el Diario Oficial detalles sobre la diferencia de costes entre el queroseno fósil y los correspondientes combustibles.

La Comisión establecerá, mediante actos delegados, las disposiciones detalladas para el cálculo anual de la diferencia de costes y para la asignación de derechos de emisión para el abastecimiento de los combustibles indicados en el artículo 4, apartado 1, del [Reglamento «ReFuelEU Aviation»], así como las disposiciones detalladas para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero ahorradas de conformidad con el uso de combustibles notificadas en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión y las disposiciones para tener en cuenta el precio del carbono en la asignación.

El 1 de enero de 2028 a más tardar, la Comisión llevará a cabo una evaluación de la aplicación del presente apartado y presentará sus resultados al Parlamento Europeo y al Consejo a su debido tiempo. El informe podrá ir acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para incentivar el abastecimiento de los combustibles indicados en el artículo 4, apartado 1, del [Reglamento «ReFuelEU Aviation»] a través de instrumentos distintos de la asignación de derechos de emisión gratuitos, en combinación con la revisión que debe llevarse a cabo de conformidad con el artículo 14 del [Reglamento «ReFuelEU Aviation»].

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

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

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

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

«1. En los años 2024, 2025 y 2026 se subastará el 15 % de los derechos de emisión a que se refiere el artículo 3 *quater*, apartados 5 y 6, así como una parte del 85 % restante de derechos de emisión con respecto al cual se hubiere producido una asignación gratuita. El resto de los derechos de emisión de esos años se asignará gratuitamente. El porcentaje de derechos de emisión con respecto al cual se hubiere producido una asignación gratuita para ser subastado aumentará, para los años respectivos, como se indica a continuación.

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

[...]

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

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

[...] A partir del 1 de enero de 2027, se subastará la totalidad de los derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año, salvo la cantidad de derechos de emisión a los que se refiere el artículo 3 *quater*, apartado 5 *bis*.»;

b) se inserta el apartado 1 *bis* [...] siguiente:

[...] 1 *bis*. Los derechos de emisión asignados gratuitamente se asignarán a los operadores de aeronaves de manera proporcional a su porcentaje de emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en 2023. Este cálculo también tendrá en cuenta las emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en relación con los vuelos que solo estén cubiertos por el RCDE UE a partir del 1 de enero de 2024. A más tardar el 30 de junio del año correspondiente, las autoridades competentes expedirán los derechos de emisión asignados gratuitamente para ese año.»;

c) se suprime el apartado 2;

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

«La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente a los mecanismos concretos relativos a la subasta por parte de los Estados miembros de los derechos de emisión del sector de la aviación, de conformidad con el presente artículo, apartados 1 y 1 *bis* [...], incluidas las modalidades de la subasta que resulten necesarias [...] para transferir una parte de los ingresos procedentes de dicha subasta al presupuesto general de la Unión como recursos propios en virtud del artículo 311, apartado 3, del TFUE.»;

d *bis*) en la tercera frase del apartado 3, los términos «Para el período mencionado en el artículo 3 *quater*, apartado 1, el año de referencia será 2010, y para cada período subsiguiente mencionado en el artículo 3 *quater*,» se sustituyen por «Para cada período mencionado en el artículo 13.»;

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

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

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

[...] ¹⁵

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

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

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, podrán utilizar las siguientes unidades para cumplir sus obligaciones de cancelar unidades con respecto a la cantidad notificada con arreglo al artículo 12, apartado 8 [...]:

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

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

¹⁵ La misma propuesta se presenta también en el artículo 1, apartado 8, de la Directiva de modificación general y se justifica en el considerando (25) de dicha propuesta. Dado que los dos expedientes avanzan en paralelo, se sugiere introducir el cambio en la otra propuesta únicamente cuando esté justificado en los considerandos.

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

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

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

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

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

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

La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan requisitos más detallados para los mecanismos a que se refiere el párrafo primero, que podrán incluir requisitos de notificación y registro, así como para la enumeración de los Estados o programas que apliquen dichos mecanismos. Los mecanismos tendrán en cuenta las flexibilidades concedidas a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo de conformidad con el apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»;

c) se suprime el apartado 4;

d) se añade el apartado 8 siguiente:

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

6) El artículo 12 se modifica como sigue:

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

«6. De conformidad con la metodología establecida en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 7, los Estados miembros calcularán cada año la compensación correspondiente al año natural anterior en lo que respecta a los vuelos con origen o destino en los países enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3, o a los vuelos entre dichos países, y a los vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los países que figuran en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3 [...] y, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, informarán a los operadores de aeronaves.

De conformidad con la metodología establecida en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 7, los Estados miembros también calcularán los requisitos totales finales de compensación para un período de cumplimiento del CORSIA dado e informarán a los operadores de aeronaves a más tardar el 30 de noviembre del año siguiente al último año del período de cumplimiento del CORSIA pertinente.

Los Estados miembros informarán del nivel de compensación a los operadores de aeronaves que cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) ser titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o estar registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;
- b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019.

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

- i) vuelos de Estado,
- ii) vuelos humanitarios,
- iii) vuelos médicos,
- iv) vuelos militares,
- v) vuelos de extinción de incendios.»;

b) se añaden los apartados 7 y 8 siguientes:

«7. [...] El cálculo de las responsabilidades de compensación [...] a que se refiere el apartado 6 del [...] Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional de la OACI se efectuará en lo que respecta a los vuelos con origen o destino en los países enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 bis, apartado 3, o a los vuelos entre dichos países, así como a los vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los países enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 25 bis, apartado 3. [...]

La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se especifique con más detalle la metodología para el cálculo de los requisitos de compensación de los operadores de aeronaves. Dichos actos de ejecución se basarán en la metodología a que se refieren las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional [...] citadas en el párrafo anterior. No obstante, deben incluir las adaptaciones necesarias de la metodología para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Directiva. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 bis, apartado 2.

El primero de dichos actos de ejecución se adoptará a más tardar el [1 de mayo de 2024]. La Comisión velará por que ningún operador de aeronaves contemplado en el apartado 6 del presente artículo esté sujeto a responsabilidades de compensación que se sumen o se solapen con su obligación de entregar derechos de emisión de conformidad con la presente Directiva con respecto a los mismos vuelos durante el período de cumplimiento del CORSIA 2021-2023.

8. [...] Los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, cancelarán las unidades a que se refiere el artículo 11 bis únicamente en relación con la cantidad notificada por dicho Estado miembro, de conformidad con el apartado 6, con respecto al período de cumplimiento del CORSIA pertinente [...]. La cancelación tendrá lugar a más tardar el 31 de enero de 2025 para las emisiones del período 2021-2023, el 31 de enero de 2028 para las emisiones del período 2024-2026, el 31 de enero de 2031 para las emisiones del período 2027-2029, [...] el 31 de enero de 2034 para las emisiones del período 2030-2032 y el 31 de enero de 2037 para las emisiones del período 2033-2035.».

7) El artículo 18 *bis* [...] se modifica como sigue:

a) en la primera frase del apartado 2, los términos «período mencionado en el artículo 3 *quater*» se sustituyen por «período mencionado en el artículo 13»;

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

«b) a partir de 2024, al menos cada dos años, actualizará la lista para incluir a los operadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I después de dicha fecha. **Cuando un operador de aeronaves no haya realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I durante los cuatro años naturales consecutivos anteriores a la actualización de la lista, dicho operador quedará excluido de la lista actualizada.».**

8) El artículo 23 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

9) En el artículo 25 *bis*, se añaden los apartados 3 [...] a 8 siguientes:

«3. La Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se enumerarán países distintos de los países del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que están aplicando el CORSIA a efectos de la presente Directiva, [...]. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

4. En lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino u origen en países enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, los operadores de aeronaves [...]no estarán obligados a entregar derechos de emisión conforme al artículo 12, apartado 3, [...] en relación con dichas emisiones.

5. En lo que respecta a las emisiones que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2026 en vuelos entre el EEE y países no enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, distintos de los vuelos a Suiza y al Reino Unido, los operadores de aeronaves no estarán obligados a entregar derechos de emisión conforme al artículo 12, apartado 3, en relación con dichas emisiones [...].
6. En lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino u origen en países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, distintos de los enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, y aquellos Estados cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión, los operadores de aeronaves no estarán obligados a entregar derechos de emisión conforme al artículo 12, apartado 3, en relación con dichas emisiones [...].
7. Cuando la Comisión determine que existe una distorsión significativa de la competencia perjudicial para los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución a fin de eximir a dichos operadores de aeronaves de los requisitos de entrega establecidos en el artículo 12, apartado 8, en relación con las emisiones de vuelos con origen o destino en dichos países. La distorsión de la competencia puede deberse a que un tercer país esté aplicando el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional, o no haga cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.
8. En el caso de operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución que permitan a esos operadores de aeronaves utilizar tipos de unidades adicionales a las recogidas en dicha lista o no estar sujetos a las condiciones del artículo 11 *bis*, apartados 2 y 3 con respecto a las emisiones de dichos vuelos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.».

9 bis) En el artículo 28 bis, apartado 6, los términos «No obstante lo dispuesto en los artículos 3 octies, 12, 15 y 18 bis» se sustituyen por «No obstante lo dispuesto en los artículos 12, 15 y 18 bis».

10) El anexo I se modifica como sigue:

a) en el cuadro, el segundo párrafo del epígrafe «Aviación» de la columna «Actividades»¹⁶ se sustituye por el texto siguiente:

«Vuelos entre aeródromos situados en dos países distintos enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3, y vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los países enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3, y, a efectos del artículo 12, apartados 6 y 7, y 28 quater, cualquier otro vuelo entre aeródromos situados en dos terceros países diferentes por operadores de aeronaves que cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) ser titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o estar registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;
- b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019. A los efectos de este apartado, no se tendrán en cuenta las emisiones de los siguientes tipos de vuelos: i) vuelos de Estado, ii) vuelos humanitarios, iii) vuelos médicos, iv) vuelos militares, v) vuelos de extinción de incendios.»;

b) en el cuadro, en la columna «Actividades» del epígrafe «Aviación», en el inciso i), la cifra «30 000» se sustituye por «50 000».

¹⁶ Introducido por la Decisión sobre notificación en su redacción aprobada por el Coreper en el documento 9366/22 [depende del resultado final de la negociación del 2021/0204 (COD)].

10 bis) Se suprime el anexo I bis¹⁷.

11) En el anexo IV, parte B, al final del párrafo quinto se añade la frase siguiente:

«El factor de emisión del queroseno de aviación (Jet-A1 o Jet-A) será de 3,16 (t CO₂/t de combustible).».

Artículo 2

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

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

¹⁷ Introducido por la Decisión sobre notificación en su redacción aprobada por el Coreper en el documento 9366/22.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente
