



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 16 de julio de 2021
(OR. en)

10875/21

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

**CLIMA 193
ENV 528
ENER 328
TRANS 477
AGRI 356
COMPET 555
ECOFIN 746
CODEC 1099**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	15 de julio de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 551 final
Asunto:	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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 551 final.

Adj.: COM(2021) 551 final



Bruselas, 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -
{SWD(2021) 602 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La **Comunicación El Pacto Verde Europeo**¹ puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. 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.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En consonancia con las conclusiones científicas del informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), es necesario alcanzar una huella neta de carbono igual a cero a escala mundial en torno a 2050, y la neutralidad de todos los demás gases de efecto invernadero lo antes posible en el transcurso del siglo. Este desafío urgente exige que la UE intensifique sus medidas y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática de aquí a 2050. Este objetivo se establece en la Comunicación **«Un planeta limpio para todos»** La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra².

La Comunicación de la Comisión **«Intensificar la ambición climática para 2030»**³ (el «Plan del Objetivo Climático para 2030»), de septiembre de 2020, basada en la estrategia del Pacto Verde Europeo, propuso fijar objetivos más ambiciosos para la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 a fin de alcanzar como mínimo una reducción neta de las emisiones del 55 %, de forma responsable. Fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que se adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM (2020) 562 final.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁴. También pidió a la Comisión que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030 y presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto medioambiental, económico y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los márgenes de flexibilidad actuales».

A tal fin, la **Legislación Europea sobre el Clima**⁵, según acuerdo con los colegisladores, establece que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y fija metas más ambiciosas para 2030 al establecer para ese año el objetivo de una reducción neta de las emisiones de al menos el 55 % con respecto a 1990.

Con el fin de seguir el camino propuesto en la Legislación Europea sobre el Clima y lograr este mayor nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación sobre clima y energía actualmente en vigor, que se espera que solo reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40 % para 2030 y en un 60 % para 2050. Este paquete legislativo «**Objetivo 55**», anunciado en el Plan del Objetivo Climático para 2030, es el componente más completo de los esfuerzos por alcanzar el ambicioso nuevo objetivo climático para 2030, y todos los sectores económicos y las políticas tendrán que aportar su contribución.

El Consejo Europeo también invitó a la Comisión en diciembre de 2020 a que estudiase la manera de reforzar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), pero preservando su integridad y teniendo en cuenta la necesidad de abordar las cuestiones relacionadas con la distribución y la pobreza energética. El Consejo Europeo también invitó a la Comisión a que estudiase la posibilidad de proponer medidas que permitan a las industrias de gran consumo de energía desarrollar e implantar tecnologías innovadoras climáticamente neutras, al tiempo que mantienen su competitividad industrial.

La actual legislación del RCDE se revisó en 2018 para lograr una reducción del 43 % de las emisiones RCDE UE de aquí a 2030 en comparación con 2005, en consonancia con un objetivo de reducción de las emisiones del conjunto de la economía de la UE de al menos un 40 % para 2030 con respecto a 1990. Sin embargo, un análisis más reciente de los servicios de la Comisión indica que si la legislación se mantiene inalterada, los sectores incluidos actualmente en el RCDE UE lograrían una reducción de las emisiones del 51 % en 2030 en comparación con 2005⁶.

Aunque esto supondría superar la contribución del -43 % antes mencionada, seguiría siendo insuficiente para alcanzar un objetivo global de al menos el -55 % en comparación con 1990. Por consiguiente, el objetivo general de esta iniciativa es revisar la Directiva RCDE de

⁴ Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020 (EUCO 22/20) CO EUR 17 CONCL 8.

⁵ 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).

⁶ Según la hipótesis de referencia de la UE para 2020 (REF), que sirve de base para la evaluación de impacto (véase la sección 5.1 de la evaluación de impacto).

manera acorde con la ambición climática para 2030 de alcanzar al menos un 55 % de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030, por debajo de los niveles de 1990 y con una trayectoria gradual y equilibrada hacia la neutralidad climática de aquí a 2050. Todo ello de manera rentable y coherente, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad de una transición justa y de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos climáticos de la UE.

Como se explica en la evaluación de impacto, se considera que la contribución de los sectores cubiertos por el RCDE UE del -61 % en comparación con 2005 refleja mejor los resultados del Plan del Objetivo Climático para 2030 y se considera que la ambición del RCDE UE contribuye a un objetivo global de al menos el -55 % en comparación con 1990. Aumentar la contribución medioambiental del RCDE UE implica principalmente ajustar el número total de derechos de emisión expedidos en virtud del RCDE UE (el «límite máximo»). Sin embargo, una cantidad reducida de derechos de emisión disponibles para el mercado afecta a otros pilares del RCDE UE y al precio del carbono. Afecta a principios fundamentales como la necesidad de estabilidad del mercado, la protección contra el riesgo de fuga de carbono, los efectos distributivos cuidadosamente equilibrados entre los Estados miembros y la disponibilidad de fondos para las crecientes necesidades de inversión en tecnologías de bajas emisiones de carbono.

Al mismo tiempo que el RCDE UE se ajusta al objetivo global de al menos un -55 % en comparación con 1990, este mayor nivel de ambición climática también debe reflejarse en la contribución a los esfuerzos de la UE en materia climática de los sectores actualmente no incluidos en el RCDE UE. La evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030 concluyó que, sin medidas adicionales, las emisiones en determinados sectores no disminuirían tanto como es necesario para avanzar hacia una reducción de las emisiones del 55 % en el conjunto de la economía. De hecho, en el transporte marítimo, las emisiones actuales son más elevadas que en 1990, y se espera que las emisiones del transporte marítimo sigan aumentando en una hipótesis de *statu quo*. Todas las vías evaluadas como parte del Plan del Objetivo Climático para 2030 y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁷ prevén una reducción del 80-82 % de las emisiones del transporte internacional de aquí a 2050 con respecto a 1990 (equivalente a una reducción de las emisiones del 88-89 % con respecto a 2008)⁸, a fin de ser coherentes con el mayor nivel de ambición climática. Por consiguiente, la Comisión Europea asumió el compromiso de ampliar el RCDE UE al transporte marítimo como parte de una serie de medidas de la UE para abordar las emisiones del transporte marítimo, junto con las medidas acordadas en la Organización Marítima Internacional (OMI). En este contexto, la Comisión celebra los progresos realizados por el Parlamento Europeo y el Consejo desde 2019 en relación con la propuesta de modificación

⁷ Fuente: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ La elección de 2008 como año de referencia para las proyecciones de reducción de emisiones en el transporte marítimo tiene por objeto permitir la coherencia con los objetivos de la OMI, todos ellos expresados en relación con 2008.

del Reglamento (UE) 2015/757⁹ con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recogida de datos sobre el consumo de fuel oil de los buques [COM(2019) 38 final], y la Comisión toma nota del apoyo del Pleno del Parlamento Europeo a la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) para cubrir las emisiones del transporte marítimo a partir de 2023. Las emisiones del transporte marítimo deben incluirse en el actual régimen de comercio de derechos de emisión. Para garantizar una transición fluida, debe establecerse un período de introducción gradual en el que las empresas navieras solo tengan que entregar derechos de emisión por una parte de sus emisiones verificadas e ir aumentando gradualmente hasta el 100 % en 4 años. Dado que mediante la ampliación del RCDE actual al transporte marítimo solo se añadirían unos 90 millones de toneladas de CO₂, los efectos sobre la disponibilidad de derechos de emisión para otros sectores incluidos seguirían siendo limitados.

Para tener en cuenta la inclusión del sector marítimo en el RCDE UE, debe modificarse el Reglamento (UE) 2015/757, en particular en lo que se refiere a la notificación de datos agregados sobre emisiones al nivel de las empresas y teniendo en cuenta el papel de las autoridades responsables de la gestión con respecto a las empresas navieras. Estas modificaciones complementan las propuestas en COM(2019) 38 final.

Tal como se especifica en el Plan del Objetivo Climático para 2030, en la actualidad, el sector de los edificios es responsable directa e indirectamente del 36 % de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía en la UE y tiene un potencial muy rentable para reducir las emisiones. Más de la mitad de esas emisiones ya están cubiertas por el actual RCDE, en particular el suministro de electricidad para uso en edificios y la mayor parte de las emisiones de calefacción urbana. Sin embargo, muchos hogares siguen calentándose con sistemas anticuados que utilizan combustibles fósiles contaminantes, como el carbón y el petróleo.

El sector del transporte por carretera también tiene un importante potencial de reducción rentable. Hoy en día, el transporte por carretera es responsable de una quinta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE y ha aumentado sus emisiones más de una cuarta parte desde 1990. Como ya se ha considerado en la Comunicación El Pacto Verde Europeo, la Comisión propone incluir el sector de los edificios y el transporte por carretera en el comercio de derechos de emisión. La cobertura de estos sectores mediante el comercio de derechos de emisión, si se considera en el contexto de otras medidas reguladoras y de inversión adecuadas para los sectores en cuestión, proporcionaría incentivos económicos cada vez mayores y más armonizados para reducir las emisiones en estos sectores en la UE y aumentaría la seguridad de la consecución de las reducciones de emisiones para dichos sectores.

El comercio de derechos de emisión de los edificios y el transporte por carretera debe introducirse a través de un comercio de derechos de emisión separado, pero adyacente. Esto

⁹ 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).

evitará cualquier perturbación del buen funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, habida cuenta de los diferentes potenciales de reducción de esos sectores y de los distintos factores que influyen en la demanda. Cualquier posible fusión de los dos sistemas solo debe evaluarse tras unos años de funcionamiento del nuevo comercio de derechos de emisión, sobre la base de la experiencia adquirida. La ampliación a los edificios y al transporte por carretera requiere un enfoque ascendente para las entidades reguladas.

La estabilidad del mercado es crucial para que el RCDE UE funcione correctamente a fin de alcanzar sus objetivos. Para garantizar la estabilidad del mercado, la Decisión (UE) 2015/1814¹⁰ estableció la reserva de estabilidad del mercado (REM). Comenzó a funcionar en enero de 2019. Los objetivos de la REM son abordar los desequilibrios históricos entre la oferta y la demanda y hacer que el RCDE UE sea más resiliente a desequilibrios importantes. El mecanismo debe preservar la estabilidad normativa y garantizar la predictibilidad a largo plazo. El artículo 3 de la Decisión exige a la Comisión que revise el funcionamiento de la reserva en un plazo de tres años a partir de su puesta en marcha. Esta revisión debe considerarse junto con los efectos para la estabilidad del mercado derivados del aumento de la ambición del RCDE UE, por lo que las modificaciones necesarias de la reserva se proponen junto con las enmiendas al RCDE UE de la presente propuesta.

En este contexto, la presente propuesta, como parte del paquete de medidas «Objetivo 55», tiene los siguientes objetivos específicos:

- reforzar el RCDE UE en su ámbito de aplicación actual con el fin de aportar la contribución adecuada a un objetivo global de una reducción de al menos - el 55 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con 1990;
- garantizar una protección continuada y eficaz de los sectores expuestos a un riesgo significativo de fuga de carbono, e incentivar, al mismo tiempo, la adopción de tecnologías de baja emisión de carbono;
- abordar los efectos distributivos y sociales de esta transición mediante la revisión del uso de los ingresos procedentes de las subastas y el tamaño y el funcionamiento de los mecanismos de financiación hipocarbónica;
- garantizar que los sectores distintos de los actualmente incluidos en el RCDE UE contribuyen de forma rentable a las reducciones de emisiones necesarias, en consonancia con los objetivos de la Unión y los compromisos del Acuerdo de París, en particular mediante la inclusión de las emisiones del transporte marítimo y las emisiones de los edificios y el transporte por carretera, en el marco de las normas del RCDE UE, al tiempo que se garantizan las sinergias con otras políticas dirigidas a esos sectores;

¹⁰ 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).

- revisar el sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE;
- revisar la reserva de estabilidad del mercado en consonancia con las obligaciones jurídicas correspondientes y examinar posibles modificaciones de su diseño, para cumplir los objetivos jurídicos de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado y abordar cualquier cuestión que pueda plantearse en el contexto de una mayor ambición.
- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Todos los sectores económicos deben contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» supone un paso integral de la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente interrelacionadas y cada una de ellas depende del diseño de las demás. La presente propuesta legislativa complementa las propuestas realizadas en dicho paquete y mantiene la coherencia con ellas.

Los sectores no incluidos en el RCDE UE están cubiertos por el Reglamento de reparto del esfuerzo¹¹ (RRE), que establece un objetivo global de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala de la UE, así como objetivos anuales vinculantes para cada Estado miembro que deben alcanzarse de aquí a 2030. El RRE incluye, entre otros, los sectores del transporte por carretera y de los edificios, así como las emisiones procedentes de la navegación interior, que representan conjuntamente alrededor del 50 % de las emisiones del RRE. A diferencia del RCDE UE, los sectores incluidos en el RRE no dependen de una señal del precio del carbono a escala de la UE. Al proporcionar los incentivos económicos adicionales (a través de la tarificación del carbono) necesarios para lograr una reducción rentable de las emisiones en edificios y el transporte por carretera, el nuevo RCDE complementaría el RRE en el ámbito de aplicación actual, que mantiene los incentivos y la rendición de cuentas para las medidas nacionales. Un gran número de partes interesadas también ha expresado la importancia de esto último. Dado que la ambición del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera para 2030 se establece de manera coherente con las contribuciones rentables de los sectores incluidos, no existe distorsión de las contribuciones de los sectores del RRE no cubiertos por la tarificación del carbono a escala de la UE. Las medidas nacionales que abordan las barreras no relacionadas con los precios o ponen a disposición soluciones alternativas pueden hacer que la tarificación del carbono funcione mejor.

La Directiva (UE) 2018/410 establece en su considerando 4 que la actuación de la Organización Marítima Internacional (OMI) o de la Unión debe comenzar a partir de 2023,

¹¹ 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).

incluidos los trabajos preparatorios de 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. Asimismo, la reducción de las emisiones del transporte marítimo forma parte del compromiso de reducción en todos los sectores de la economía de la UE en el marco del Acuerdo de París.

Hasta la fecha, no se han adoptado medidas adecuadas, ni a escala mundial ni en la UE, para lograr las reducciones de emisiones necesarias para que el sector del transporte marítimo esté en consonancia con el mayor nivel de ambición climática de la UE. Desde 2018 y a escala de la UE, las emisiones de CO₂ procedentes de buques de arqueo bruto superior a 5000 toneladas que viajan a puertos situados en el EEE, o parten de ellos, están siendo objeto de seguimiento, notificación y verificación [al amparo del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación (SNV) del transporte marítimo de la UE]¹². A escala mundial, existe un marco normativo sobre la eficiencia energética de los buques nuevos y recientemente se han aprobado medidas de eficiencia energética aplicables a los buques existentes. La OMI también ha adoptado una estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que establece un objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 50 % para 2050 con respecto a los niveles de 2008. Aunque los recientes avances logrados en la OMI son bienvenidos, estas medidas son insuficientes para descarbonizar el transporte marítimo internacional en consonancia con objetivos climáticos internacionales.

Habida cuenta de esta situación, la Comisión Europea se comprometió a proponer una serie de medidas de la UE para aumentar la contribución del transporte marítimo a los esfuerzos de la UE en materia de clima, junto con las medidas acordadas a escala mundial en el marco de la OMI. Además de la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo, el paquete de medidas contiene, en particular, la iniciativa FueLEU Maritime, cuyo objetivo es aumentar la demanda y el despliegue de combustibles renovables alternativos para el transporte, así como una propuesta de reexamen de la Directiva sobre fiscalidad de la energía (DFE)¹³ en lo que respecta a la actual exención fiscal del combustible utilizado por los buques.

En la actualidad, el RCDE UE abarca directa o indirectamente alrededor del 30 % de las emisiones procedentes de la calefacción de los edificios. Esto está relacionado con la cobertura del sistema de calefacción urbana y electricidad utilizados para calefacción. Cubrir todas las emisiones de la combustión de combustibles fósiles en este sector e integrarlas en el comercio de derechos de emisión de la UE aportaría importantes beneficios en términos de eficacia de la reducción de emisiones. En el transporte por carretera, el comercio de derechos de emisión tendría la ventaja de captar las emisiones de la flota por debajo del límite máximo y, al mismo tiempo, incentivar el cambio de comportamiento con efectos duraderos en las

¹² Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, DO L 123 de 19.5.2015, p. 55

¹³ Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51–70).

soluciones de movilidad a través de la señal de precios. No obstante, las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos siguen siendo el principal motor para garantizar el suministro de vehículos limpios modernos e innovadores, incluidos los vehículos eléctricos. En paralelo a la aplicación del comercio de derechos de emisión al transporte por carretera, la Comisión propone reforzar las normas de CO₂ para turismos y furgonetas para 2030 a fin de garantizar una senda inequívoca hacia una movilidad sin emisiones. Además de los posibles usos ya especificados de los ingresos procedentes de las subastas, que incluyen, por ejemplo, el fomento de la formación de competencias y la reasignación de mano de obra, una parte de los ingresos generados por el comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores podría utilizarse para abordar las repercusiones sociales derivadas del nuevo comercio de derechos de emisión en estos sectores e invertirse en medidas destinadas a acelerar la oleada de renovación de edificios, a incorporar vehículos de emisión cero y a desarrollar las infraestructuras necesarias, como las estaciones de carga y repostaje inteligentes situadas de forma estratégica. Las medidas de apoyo para promover la eficiencia energética en hogares vulnerables o con bajos ingresos también podrían contribuir a evitar efectos distributivos excesivos. A tal fin, dentro del paquete de medidas legislativas «Objetivo 55» la Comisión presenta una propuesta para crear un Fondo Social para el Clima destinado a financiar los planes de los Estados miembros pertinentes para abordar los aspectos sociales del comercio de emisiones de los edificios y el transporte por carretera, haciendo especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. Parte de los ingresos procedentes de las subastas del nuevo sistema se utilizarán para financiar los planes de los Estados miembros.

Se propone fijar de manera coherente el nivel de ambición, el límite de emisiones y la trayectoria del nuevo RCDE en consonancia con las reducciones rentables de las emisiones de los edificios y del transporte por carretera derivadas de una combinación de tarificación del carbono y el refuerzo del marco regulador existente para estos sectores.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El Pacto Verde Europeo, su objetivo de neutralidad climática y la doble transición ecológica y digital son una prioridad fundamental de la Unión Europea. El paquete de medidas «Objetivo 55», el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 contribuirán a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas abordará la crisis económica y acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico.

La reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 1990 en el conjunto de la economía en al menos un 55 % requiere no solo cambios en el actual marco de política climática, sino también en materia energética. El paquete de medidas «Objetivo 55» prevé una revisión exhaustiva de la legislación sobre clima y energía para alcanzar este objetivo. La propuesta de modificación del RCDE forma parte de este amplio conjunto de propuestas políticas diseñadas de manera coherente. El RCDE es un instrumento fundamental para ayudar a la UE a alcanzar el objetivo ampliado para 2030 y una

transición satisfactoria y justa hacia la neutralidad climática para 2050. Como tal, la presente iniciativa está vinculada a muchos otros ámbitos políticos, incluidas las políticas exteriores de la Unión. Por ejemplo, como instrumento basado en el mercado a escala de la UE, el RCDE es coherente con el mercado interior de la UE y lo refuerza aún más.

El aumento del Fondo de Innovación en el marco de la Directiva RCDE, como uno de los principales instrumentos de la UE para acercar tecnologías hipocarbónicas innovadoras al mercado, complementa otros instrumentos como Horizonte 2020 y Horizonte Europa, que se centran principalmente en fases de investigación anteriores. El aumento del Fondo de Modernización en el marco de la Directiva RCDE apoya las inversiones destinadas a la modernización del sector energético y de los sistemas energéticos en general, el fomento de la eficiencia energética y la facilitación de una transición justa en las regiones dependientes del carbón de los Estados miembros con rentas más bajas. Esto complementa otros instrumentos como la política de cohesión y el Fondo de Transición Justa.

La coherencia con otras políticas de la Unión también se garantiza mediante la coherencia de las evaluaciones de impacto del RCDE UE con las del resto del marco de clima, energía y transporte hasta el año 2030¹⁴, como la complementariedad de la ampliación del comercio de derechos de emisión con la Directiva de eficiencia energética¹⁵, y con otras medidas presentadas como parte del paquete de medidas para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. Se utilizan una base de referencia común y escenarios políticos básicos comunes con otras iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55». Estas hipótesis tienen en cuenta todas las medidas y políticas pertinentes de la UE.

Se prevé que los costes administrativos adicionales de la ampliación al transporte por carretera y a los edificios se limiten utilizando, en la medida de lo posible, estructuras existentes utilizadas para la Directiva sobre fiscalidad de la energía y para las obligaciones de ahorro de energía en virtud de la Directiva de eficiencia energética. A su vez, el nuevo RCDE mejoraría el ahorro de energía adicional, con su posible vínculo con el ahorro de energía en virtud del artículo 7 de la Directiva de eficiencia energética.

¹⁴

En particular, el RRE; el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS); las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas; la Directiva sobre fuentes de energía renovables (REDII); la Directiva de eficiencia energética (DEE); y, en una fase posterior, la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios. Otras iniciativas pertinentes incluyen la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía; El Plan de Acción «Contaminación Cero» y la revisión de la Directiva sobre las emisiones industriales; iniciativas sobre movilidad, como las relativas a los carburantes (iniciativas FueIEU Maritime y ReFueIEU Aviation) y una propuesta de mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC).

¹⁵ 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).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El fundamento jurídico de esta propuesta es el artículo 192 del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La Directiva RCDE UE es un instrumento legislativo de la UE adoptado en 2003. De acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TFUE, los objetivos de esta propuesta para modificar la Directiva RCDE UE solo pueden alcanzarse a través de un acto normativo a escala de la UE.

Del mismo modo, la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo 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 es una medida vigente de la Unión. Su modificación, como parte de la presente propuesta, no puede lograrse a escala nacional o local, sino que requiere que la Unión tome medidas.

El cambio climático es un problema transfronterizo y las medidas de la UE pueden complementar y reforzar eficazmente las medidas que se tomen a escala mundial, regional, nacional y local. El aumento del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 afectará a muchos sectores de toda la economía de la UE y, por lo tanto, es indispensable una acción coordinada a escala de la UE. Además, tiene muchas más posibilidades de liderar la transformación necesaria y actuar como un potente motor para un cambio rentable y una convergencia al alza. Asimismo, muchos de los elementos de la presente propuesta tienen una importante dimensión del mercado interior, en concreto las opciones relacionadas con la protección contra las fugas de carbono y los mecanismos de financiación hipocarbónica.

Como mercado del carbono, el RCDE UE incentiva la reducción de emisiones mediante las soluciones más rentables, en primer lugar, en todas las actividades que abarca, y logra así una mayor eficiencia gracias a su magnitud. La aplicación de una medida similar a escala nacional daría lugar a mercados del carbono más pequeños y fragmentados, con el consiguiente riesgo de distorsiones de la competencia, y probablemente acarrearía un aumento de los costes globales de reducción de emisiones. Se aplica la misma lógica a la ampliación de la tarificación del carbono a nuevos sectores.

La dimensión transfronteriza del sector del transporte marítimo exige una acción de coordinación a escala europea. Las medidas de la UE también pueden inspirar y allanar el

camino para una acción más amplia, por ejemplo, en lo que se refiere al transporte marítimo en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y por parte de terceros países.

- **Proporcionalidad**

Como se expone en las secciones 3 y 7 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 de manera rentable y garantiza, al mismo tiempo, el correcto funcionamiento del mercado interior.

El Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y en el mercado interior de al menos un 55 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990. La presente propuesta incluye gran parte de esas emisiones de gases de efecto invernadero y revisa la Directiva RCDE UE a fin de alcanzar dicho objetivo.

- **Elección del instrumento**

La mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es una directiva. Este es el instrumento jurídico más apropiado para realizar modificaciones a la actual Directiva RCDE UE (Directiva 2003/87/CE).

Una directiva obliga a los Estados miembros a alcanzar los objetivos y a incorporar las medidas en sus ordenamientos jurídicos nacionales, tanto sustantivos como de procedimiento. Este planteamiento proporciona a los Estados miembros mayor libertad a la hora de aplicar una medida de la UE que un reglamento, en el sentido de que los Estados miembros tienen en sus manos la elección de los medios más adecuados para aplicar las medidas previstas en la directiva. Esto permite a los Estados miembros asegurarse de que las normas modificadas se ajusten a su actual marco jurídico sustantivo y de procedimiento para aplicar el RCDE UE, en particular en lo relativo a la regulación de los permisos de las instalaciones, así como a las medidas de ejecución y las sanciones.

Una directiva también es el instrumento adecuado para modificar la Decisión (UE) 2015/1814 relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado porque la revisión de este instrumento jurídico está estrechamente relacionada con los efectos sobre la estabilidad del mercado de la mayor ambición del RCDE UE.

La presente Directiva también es el instrumento adecuado para modificar el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, ya que esta Directiva incluye las emisiones de CO₂ de determinadas actividades de transporte marítimo en el RCDE UE, sobre la base de los datos de emisiones procedentes del Reglamento (UE) 2015/757.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post*/controles de la adecuación de la legislación existente**

No se realizó ninguna evaluación *ex post* ni ningún control de adecuación en relación con esta propuesta debido a la fase inicial de aplicación de la legislación actual del RCDE, que empezó a aplicarse en 2021, modificada por la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶. En consecuencia, no se disponía de suficientes datos para realizar una evaluación.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los Estados miembros, representantes de la industria del sector privado, organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas y de investigación, sindicatos y ciudadanos participaron en varias etapas del desarrollo de esta propuesta.

La revisión del RCDE UE se basa en las observaciones formuladas sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030 y en las interconexiones que existen entre el RCDE UE y las políticas paralelas y los objetivos generales del Pacto Verde Europeo. El principal objetivo de las consultas sobre la revisión del RCDE UE era recabar las opiniones de las partes interesadas sobre el refuerzo del RCDE UE existente, la ampliación del RCDE UE a nuevos sectores (transporte marítimo y edificios, transporte por carretera o toda la combustión de combustibles fósiles) y la revisión de la REM. La consulta también pretendía recabar información sobre cómo abordar el riesgo de fuga de carbono, el uso de los ingresos y los mecanismos de apoyo a las bajas emisiones de carbono.

En primer lugar, la Comisión solicitó información sobre una evaluación inicial de impacto, en la que se describían las consideraciones iniciales y las opciones políticas de la revisión¹⁷. A continuación, la Comisión organizó una consulta pública en línea con un cuestionario para cada una de las propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55», que recibió casi 500 respuestas¹⁸. Para apoyar la iniciativa relativa a la tarificación del carbono para el transporte marítimo, se llevó a cabo una encuesta específica de las partes interesadas acompañada de un programa de entrevistas específicas¹⁹. Además, la Comisión celebró reuniones (virtuales) bilaterales y multilaterales con las partes interesadas, en particular con representantes de la

¹⁶ 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 La evaluación inicial de impacto estuvo abierta a comentarios entre el 29 de octubre de 2020 y el 26 de noviembre de 2020 y recibió unas 250 contribuciones. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Cambio-climatico-actualizacion-del-regimen-de-comercio-de-derechos-de-emision-RCDE-de-la-UE_es.

¹⁸ La consulta estuvo abierta durante 12 semanas, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_es.

¹⁹ La encuesta a las partes interesadas se realizó entre diciembre de 2020 y febrero de 2021, y el programa de entrevistas específicas de enero de 2021 a febrero de 2021.

industria de distintos sectores, sindicatos, organizaciones no gubernamentales y Estados miembros, y participó en conferencias virtuales. Por último, la Comisión encargó a un contratista que organizara dos talleres de expertos²⁰ sobre la revisión de la REM.

Los resultados de las actividades de consulta se recogen en la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta y se han tenido en cuenta en la propuesta actual en la medida de lo posible.

En general, en las consultas públicas se constató un amplio apoyo al RCDE UE como instrumento político.

Muchas partes interesadas apoyan el refuerzo del actual RCDE UE por aumentar su ambición en consonancia con el nuevo objetivo para 2030 y sobre la base de consideraciones de rentabilidad. Solo algunos encuestados del sector privado y de la sociedad civil abogaron por una contribución inferior o superior, respectivamente, en comparación con el principio de rentabilidad. Para lograr una mayor ambición, en general, las partes interesadas consideraron importante el ajuste del factor de reducción lineal, mientras que algunas partes interesadas destacaron también la importancia de una combinación con una reducción puntual de la cantidad de derechos de emisión, como se refleja en la presente propuesta.

En cuanto a la asignación gratuita y el riesgo de fuga de carbono, una gran mayoría de las partes interesadas está a favor de modificar el actual marco de protección contra la fuga de carbono, mientras que algunas partes interesadas del sector desean mantener sin cambios el actual marco sobre la fuga de carbono. Las opiniones sobre las opciones de modificación específicas están divididas y la introducción de otras medidas para incentivar aún más las reducciones de gases de efecto invernadero recibió el mayor apoyo. La propuesta ofrece tales incentivos al supeditar la asignación gratuita a las inversiones en técnicas para aumentar la eficiencia energética. La modificación de los valores de referencia para garantizar una incorporación más rápida de la innovación y el progreso tecnológico obtuvo el apoyo de una amplia variedad de partes interesadas, con excepción de algunas partes del sector privado. La propuesta incluye este enfoque, ya que se considera que logra una distribución más justa y transparente de la asignación gratuita que un recorte más elevado aplicable a todos los sectores por el factor de corrección intersectorial.

En lo que respecta al uso de los ingresos procedentes de las subastas, la propuesta refleja la opinión expresada por muchas partes interesadas de que son necesarias normas más estrictas para garantizar que los Estados miembros gasten sus ingresos procedentes de las subastas del RCDE UE en consonancia con los objetivos climáticos.

Por lo que se refiere a los mecanismos de financiación hipocarbónica, las partes interesadas agradecen, en general, un aumento del Fondo de Innovación, así como la introducción de instrumentos de apoyo adicionales, como los contratos por diferencia para el carbono. Esto se

²⁰ https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en.
https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en.

refleja debidamente en la propuesta aumentando el tamaño del Fondo de Innovación y ampliando su ámbito de aplicación.

Por lo que se refiere al Fondo de Modernización, la mayoría de las partes interesadas, concretamente de la sociedad civil y de partes del sector privado, apoya un aumento del Fondo de Modernización, tal como se refleja en la presente propuesta. En general, las partes interesadas apoyan la racionalización de los tipos de inversiones que pueden financiarse con cargo al Fondo de Modernización y la mejora de la coherencia del Fondo de Modernización con el Pacto Verde Europeo. La propuesta contribuye a este objetivo suprimiendo la excepción para la financiación de la calefacción urbana con combustibles fósiles en determinados Estados miembros.

La reserva de estabilidad del mercado (REM) cuenta con un amplio apoyo entre los grupos de partes interesadas; sin embargo, no existe consenso sobre qué cambios deben introducirse en sus parámetros. La sociedad civil manifestó más apoyo al fortalecimiento de los parámetros de la REM que el sector privado. Se apoyó el mantenimiento de la norma de invalidación, tanto sin reservas como mediante una enmienda, mientras que algunas partes interesadas sugirieron que se suprimiera la norma de invalidación. En los talleres de expertos, algunas partes interesadas consideraron necesaria una tasa variable de incorporación para evitar grandes efectos umbral, así como revisiones más frecuentes. La propuesta logra un equilibrio entre la necesidad de garantizar una reducción del excedente del mercado en un plazo razonable, la previsibilidad del mecanismo y su complejidad. Además, la propuesta de incluir las emisiones y los derechos de emisión de la aviación en el cálculo del excedente se corresponde con la opción preferida por la mayoría de las partes interesadas.

Por lo que se refiere al transporte marítimo, la gran mayoría de las partes interesadas que participaron en la encuesta específica indicaron que el sector marítimo debería contribuir más a la acción por el clima de lo que lo hace actualmente. La ampliación del actual RCDE UE al transporte marítimo es la opción preferida de tarificación del carbono expresada por las partes interesadas de entre las opciones propuestas, mientras que el sector del transporte marítimo subrayó la importancia de las medidas a escala internacional. La propuesta aborda las opiniones expresadas por las partes interesadas al incluir las emisiones de los viajes dentro de la UE y la mitad de las emisiones procedentes de viajes fuera de la UE. Asimismo, incluye una cláusula de revisión del trabajo de la Organización Marítima Internacional (OMI) hacia instrumentos económicos globales. Este es uno de los cinco enfoques que aún se están estudiando en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

Por lo que se refiere a los sectores del transporte por carretera y de los edificios, varias partes interesadas, entre ellas, interlocutores sociales tanto del lado de la patronal como de los trabajadores, se muestran escépticas en general en cuanto a la ampliación del comercio de derechos de emisión a estos sectores. Entre las opciones presentadas, la opción estratégica preferida por una amplia variedad de partes interesadas comienza con un sistema independiente, como se refleja en la presente propuesta. Las opiniones difieren sobre si la revisión del RCDE UE debería determinar ya cuándo y cómo podría integrarse gradualmente

el comercio de derechos de emisión para los sectores del transporte por carretera y de los edificios en el RCDE UE existente. En concreto, las organizaciones no gubernamentales señalaron los riesgos asociados a la conexión de ambos sistemas. La propuesta tiene debidamente en cuenta estas preocupaciones al proponer un comercio de derechos de emisión independiente pero adyacente y una cláusula de revisión.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La presente propuesta se basa en los datos recogidos en la evaluación de impacto de la anterior revisión del RCDE UE concluida en 2018, la evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030²¹, el análisis realizado en apoyo de la visión estratégica europea a largo plazo de la Comisión o en una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra²² y en la información pertinente recopilada en otras iniciativas concurrentes del Pacto Verde, así como en estudios anteriores relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero de los sectores marítimo, del transporte por carretera y de los edificios. Se basa en datos de emisiones y en la experiencia adquirida mediante la aplicación de los sistemas de seguimiento, notificación y verificación de la UE.

Al igual que otras propuestas y evaluaciones de impacto del paquete de medidas «Objetivo 55», la presente propuesta también utiliza una serie de herramientas de modelización integradas que abarcan la totalidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la economía de la UE. Estas herramientas se utilizan para elaborar un conjunto de hipótesis básicas que reflejen paquetes de políticas coherentes en consonancia con el aumento del objetivo climático para 2030 sobre la base de los supuestos desarrollados para el Plan del Objetivo Climático para 2030.

Las hipótesis se basan en el modelo de referencia actualizado de la UE²³, una proyección de la evolución de los sistemas energéticos nacionales y de la UE y de las emisiones de gases de efecto invernadero en el marco político actual, que incluye los efectos de la COVID-19. Estas hipótesis se elaboraron con la ayuda de un contrato con el laboratorio E3M, de la Universidad Técnica Nacional de Atenas, y los resultados detallados de la modelización se publican junto con las propuestas.

Además, la Comisión se basa en el creciente número de revisiones inter pares de investigaciones empíricas sobre el RCDE UE y recurre a varios contratos de asistencia. Entre los contratos de apoyo, Vivid Economics realizó un estudio para asistir a la Comisión Europea

²¹ SWD(2020) 176.

²² Comisión Europea: Análisis en profundidad en apoyo de la Comunicación de la Comisión COM(2018) 773 «Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra», Bruselas, 28 de noviembre de 2018.

²³ Proyecciones basadas en la modelización de las tendencias de la energía, el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2050, a partir de un conjunto coherente de supuestos en toda la UE, los Estados miembros y las políticas de la UE y las características específicas de cada Estado miembro; y basadas, asimismo, en la consulta a los expertos de los Estados miembros.

en la revisión de la REM²⁴. En cuanto a las disposiciones relativas a la fuga de carbono, Öko-Institut, Trinomics, Ricardo y Adelphi realizaron trabajos de apoyo.

Además, un equipo de estudio dirigido por Ricardo realizó un estudio sobre el «RCDE UE para el transporte marítimo y posibles opciones o combinaciones alternativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero»²⁵.

- **Evaluación de impacto**

La Directiva propuesta va acompañada de una evaluación de impacto, que se basa en los resultados de la evaluación de impacto global del Plan del Objetivo Climático para 2030²⁶. Esto constituyó el fundamento analítico para establecer el objetivo de una reducción neta mínima del 55 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 1990. También se publican un resumen y el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario sobre la evaluación de impacto. La evaluación de impacto se basa en hipótesis de modelización integrada que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los operadores económicos, a fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de las aspiraciones climáticas para 2030. Esto se complementa con los datos disponibles y las herramientas analíticas específicas para abordar cuestiones concretas de diseño de políticas.

La evaluación de impacto analiza tres tipos de problemas. En primer lugar, los relacionados con la necesidad de reforzar el actual RCDE UE en proporción al aumento del objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030, en comparación con 1990, en al menos el 55 %, evitando al mismo tiempo desequilibrios entre la oferta y la demanda. En segundo lugar, la necesidad de garantizar que determinados sectores contribuyen lo suficiente a la consecución del objetivo incrementado. Por último, la necesidad de aumentar la inversión y la capacidad para hacer frente a la distribución de los efectos derivados de las medidas de reducción de emisiones, aunque los fondos sigan siendo limitados.

En relación con el refuerzo del actual RCDE UE para aumentar su ambición en consonancia con el objetivo neto de al menos un -55 % para 2030, cualquiera de los paquetes de opciones sería eficaz y eficiente para alcanzar el objetivo de 2030. La evaluación de impacto también llegó a la conclusión de que es necesario un enfoque más específico de la asignación gratuita, cuando proceda, en forma de parámetros de referencia reforzados y de condicionalidad sobre los esfuerzos de descarbonización, a fin de incentivar la adopción de tecnologías hipocarbónicas.

²⁴ Vivid Economics, (2021) – «Review of the EU ETS’ Market Stability Reserve» (Revisión de la reserva de estabilidad del mercado del RCDE UE), informe preparado para la DG CLIMA, publicación inminente.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling and Trinomics, (2021) – «Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions», publicación inminente.

²⁶ SWD (2020) 176.

En cuanto a la REM, la evaluación de impacto puso de manifiesto, entre otras cosas, que, para mantener el buen funcionamiento del RCDE UE, la tasa de incorporación debería mantenerse en el 24 % hasta 2030 y adaptarse para eliminar el «efecto de umbral» no deseado. Este efecto de umbral aparece cuando la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) está muy cerca del umbral superior de 833 millones, que determina la incorporación de derechos de emisión en la REM. En tal caso, un derecho más o menos en la CTDC puede desencadenar el volumen total de admisión de 200 millones de derechos de emisión o nada, dependiendo de si la CTDC está por encima o por debajo del umbral. La incertidumbre sobre si esto sucede o no podría generar volatilidad de precios en el mercado e incrementar el riesgo de abuso de mercado.

Para ampliar el marco de actuación en materia de clima al transporte marítimo, se analizaron cuatro opciones principales y diferentes ámbitos geográficos. La opción preferida es la integración del sector del transporte marítimo en el actual RCDE UE.

La evaluación de impacto se centró en el establecimiento del comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios o toda la combustión de combustibles fósiles como una nueva opción independiente para el comercio de derechos de emisión. Ambas opciones ofrecerían incentivos económicos adicionales y, a través del límite máximo, garantizarían la misma reducción relativa de las emisiones en los sectores afectados, del 43 % para 2030 en comparación con 2005. Incluir únicamente los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de un régimen adicional de comercio de derechos de emisión, en contraposición a todos los sectores consumidores de combustibles fósiles actualmente excluidos del RCDE, tiene claras ventajas en términos de eficiencia económica, especialmente porque evitaría la creación de un nuevo régimen de protección contra el riesgo de fuga de carbono para aquellas partes de la pequeña industria que necesitarían dicho régimen, pero que estarían sujetas a una carga que probablemente sería desproporcionada en relación con sus beneficios.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La legislación en materia de RCDE UE ha favorecido sistemáticamente enfoques destinados a minimizar la carga normativa, tanto para los operadores económicos como para las administraciones. Si bien la mayoría de las instalaciones comprendidas en el RCDE UE forman parte de industrias de gran consumo de energía con estructuras de mercado caracterizadas por grandes empresas, la propuesta también atiende a los pequeños emisores, que pueden ser propiedad de pymes o de microempresas. En concreto, además de las normas existentes que aligeran la carga administrativa y los costes asociados al seguimiento y notificación de las emisiones, las instalaciones con bajo nivel de emisiones se benefician de la posibilidad de que los Estados miembros las excluyan del RCDE UE si están sujetas a medidas nacionales que se traduzcan en una contribución equivalente a la reducción de emisiones.

En consonancia con el compromiso «Legislar mejor» de la Comisión, esta propuesta ha sido elaborada de manera integradora, basándose en la total transparencia y el compromiso continuo con las partes interesadas, escuchando las observaciones externas y teniendo en

cuenta el control externo para garantizar que la propuesta logra el equilibrio correcto (véase también la sección sobre obtención y utilización de asesoramiento técnico).

La ampliación prevista al transporte marítimo se basaría en los mecanismos existentes de seguimiento, notificación y verificación (SNV) que eximen a los pequeños buques y que deberán modificarse con el fin de adaptarlos al comercio de derechos de emisión. El mantenimiento de un sistema de SNV único reducirá los esfuerzos de cumplimiento y la carga administrativa para las empresas navieras en mayor medida que si existieran varios sistemas. El nuevo RCDE UE para otros sectores se aplicaría en fases iniciales, sobre la base de las disposiciones existentes que regulan los depósitos fiscales o los proveedores de combustible.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta²⁷.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

El RCDE UE genera ingresos considerables. En la actualidad, la mayor parte de esos ingresos procedentes de las subastas van destinados a los Estados miembros.

La Comisión presentará ajustes al marco presupuestario de la UE como parte del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual. Los presupuestos nacionales de los Estados miembros se beneficiarán de la ampliación del ámbito de aplicación del RCDE UE al transporte marítimo y del nuevo comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios.

El funcionamiento seguro del registro de la Unión se financia con cargo al presupuesto de la Unión. La ampliación del ámbito de aplicación del RCDE UE al transporte marítimo y al nuevo RCDE UE para el transporte por carretera y los edificios requerirá recursos adicionales para el funcionamiento seguro del registro de la Unión, tal como se especifica en la ficha de financiación que acompaña a la presente propuesta. Estos recursos se pondrán a disposición mediante reasignación a la luz de las limitaciones presupuestarias y de personal para la administración pública europea con arreglo al actual marco financiero plurianual, mientras que los gastos operativos correspondientes se financiarán con la dotación del Programa LIFE. Las opciones de desarrollo y contratación de tecnología de la información se llevarán a cabo de conformidad con la Comunicación sobre las directrices sobre la financiación de las tecnologías de la información y la ciberseguridad, de 10 de septiembre de 2020²⁸, que incluye la aprobación previa por parte del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea para determinados gastos informáticos.

²⁷ DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

²⁸ C(2020) 6126.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

La Comisión seguirá supervisando y evaluando el funcionamiento del RCDE UE en su informe anual sobre el mercado del carbono, de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva RCDE UE. Esto incluye también las repercusiones de la actual revisión del RCDE UE. El informe anual de la Comisión sobre el mercado del carbono y el informe anual de los Estados miembros también se aplicarán a los sectores a los que se amplía el comercio de derechos de emisión. Los datos de seguimiento, notificación y verificación obtenidos mediante la regulación de los nuevos sectores serán una fuente clave de información para que la Comisión evalúe los avances alcanzados en los sectores en cuestión.

Las normas de seguimiento, notificación y verificación aplicables al transporte marítimo deben ajustarse a las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado por la propuesta COM(2019) 38 final y la presente propuesta.

Además, la evaluación de los avances en la aplicación de la Directiva RCDE está prevista en el actual artículo 21 de la propia Directiva²⁹.

La iniciativa se desarrolla a partir del proceso basado en los planes nacionales integrados de energía y clima y en el sólido marco de transparencia con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero y otra información climática que figura en el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰. La Comisión utilizará, entre otras cosas, la información presentada y notificada por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la gobernanza como base para la evaluación periódica de los progresos realizados. Asimismo, las disposiciones relativas a la notificación de la utilización de los ingresos generados por las subastas en virtud de la presente Directiva se establecen en el Reglamento (UE) 2018/1999. Será necesario analizar las repercusiones de los cambios introducidos en la presente Directiva, lo que podría requerir una modificación posterior de dicho Reglamento para garantizar la coherencia entre los dos actos jurídicos.

En la sección 9 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ofrecen más detalles sobre el seguimiento y la evaluación.

²⁹ Este artículo obliga a los Estados miembros a presentar a la Comisión un informe anual que preste especial atención a cuestiones como la asignación de derechos de emisión, el funcionamiento del registro, la aplicación del seguimiento y la notificación, la verificación y la acreditación, así como cuestiones relacionadas con el cumplimiento.

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).

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Los principales elementos de la Directiva RCDE que se modifican son los siguientes:

Transporte marítimo (artículo 3, artículos 3 octies a 3 octies sexies y artículo 16)

La propuesta amplía el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para incluir el transporte marítimo. A tal fin, la propuesta modifica la definición de «emisiones» del artículo 3, letra b), para incluir las emisiones de los buques que realizan una actividad de transporte marítimo, amplía el capítulo II de la Directiva para incluir el «transporte aéreo y marítimo» y añade el transporte marítimo como una nueva actividad en el anexo I. Además, incluye nuevas definiciones de «empresa naviera» y «autoridad responsable de la gestión de las empresas navieras» en el artículo 3, letras v) y w) respectivamente. Para ampliar el capítulo II al transporte marítimo, introduce los artículos 3 *octies* a 3 *octies sexies*.

La ampliación del RCDE UE al transporte marítimo se aplica a las emisiones de los viajes dentro de la UE, a la mitad de las emisiones de los viajes fuera de la UE y a las emisiones que se producen en el amarre en un puerto de la UE; las mismas normas que se aplican a otros sectores incluidos en el RCDE UE deben aplicarse al transporte marítimo en lo que respecta a la subasta, la transferencia, la entrega y la cancelación de derechos de emisión, sanciones y registros (artículo 16). La obligación de entregar derechos de emisión en el sector del transporte marítimo se irá introduciendo gradualmente a lo largo del período 2023-2025, y las empresas navieras tendrán que entregar el 100 % de sus emisiones verificadas a partir de 2026 (artículo 3 *octies bis*). De conformidad con esta introducción gradual, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, debe cancelarse la cantidad de derechos de emisión no entregados. Se aplicarán las normas de seguimiento y notificación, así como las normas de verificación y acreditación establecidas en el Reglamento (UE) 2015/757, en su forma modificada (artículos 3 *octies ter* y 3 *octies quater*). Además de las normas generales del RCDE UE sobre sanciones, pueden emitirse órdenes de expulsión contra buques bajo la responsabilidad de una empresa naviera que no haya entregado derechos de emisión durante dos o más períodos de notificación consecutivos, de modo que los buques bajo su responsabilidad puedan ser inmovilizados por el Estado miembro de abanderamiento y se les pueda denegar la entrada en un puerto cuya jurisdicción recaiga sobre un Estado miembro distinto del Estado de abanderamiento (artículo 16, apartado 11 *bis*). Todas las empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE UE se atribuyen a un Estado miembro —la autoridad responsable de la gestión— para su administración en virtud de la Directiva. La autoridad responsable de la gestión se determina en función del lugar de registro de la empresa naviera. Si la empresa no está registrada en un Estado miembro, se le atribuye al Estado miembro en el que haya tenido el mayor número de escalas portuarias en los dos años de seguimiento anteriores. A partir de 2024, la Comisión publicará y actualizará periódicamente una lista de empresas navieras incluidas en la Directiva y sus respectivas autoridades responsables de la gestión (artículo 3 *octies quinquies*). Las autoridades responsables de la gestión podrán solicitar la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para cumplir con sus obligaciones en virtud de la presente Directiva, en

particular en lo que se refiere a la aprobación de los planes de seguimiento y la verificación de emisiones (artículo 18 *ter*). Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM podría seguir ayudando a las autoridades responsables a aplicar la Directiva, por ejemplo, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios. Se incluye una cláusula de presentación de informes y revisión (artículo 3 *octies sexies*) para supervisar la aplicación del presente capítulo y tener en cuenta la evolución pertinente a escala de la Organización Marítima Internacional.

Factor de reducción lineal y reducción puntual del límite máximo (art. 9)

El factor de reducción lineal se modifica al 4,2 % a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva por la que se modifica la Directiva RCDE. El factor de reducción lineal incrementado se combina con un ajuste único a la baja del límite máximo, por lo que el nuevo factor de reducción lineal tiene el mismo efecto que si se hubiera aplicado desde 2021. Esto asegura que la cantidad total de derechos de emisión («límite máximo») se reducirá a un ritmo anual más rápido, lo que tendrá como resultado, de aquí a 2030, una reducción general del 61 % de las emisiones de los sectores comprendidos en el RCDE UE en comparación con 2005. Además, a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, el límite máximo debe incrementarse en una cantidad de derechos de emisión correspondiente a las emisiones del transporte marítimo, que deben incluirse en el RCDE UE y extraerse de los datos del sistema SNV del transporte marítimo de la UE para los años 2018 y 2019, ajustado, a partir del año 2021, por el factor de reducción lineal.

Uso de los ingresos procedentes de las subastas (artículo 10)

Para hacer frente a las crecientes necesidades de inversiones hipocarbónicas, se modifica la disposición sobre el uso de los ingresos procedentes de las subastas de manera que los Estados miembros deben utilizar todos los ingresos, en la medida en que no se atribuyan al presupuesto de la Unión, con fines relacionados con el clima, entre los que se encuentra el apoyo a la renovación sostenible de los hogares de renta baja. La Comisión presentará los ajustes del marco presupuestario de la UE necesarios en el marco del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual.

Asimismo, a fin de abordar los efectos distributivos y sociales de la transición, la propuesta prevé la subasta de un 2,5 % adicional del límite máximo para financiar la transición energética de los Estados miembros con un PIB per cápita inferior al 65 % de la media de la UE en el período 2016-2018, a través del Fondo de Modernización.

Estrategia de referencia más estricta y establecimiento de condiciones para la asignación gratuita (artículo 10 bis, apartado 1)

Para reducir la posibilidad de aplicar el factor de corrección intersectorial tras el ajuste del límite máximo, se propone actualizar los parámetros de referencia para seguir más de cerca las reducciones de emisiones en los sectores y subsectores, aumentando la tasa de actualización máxima al 2,5 % anual a partir de 2026 en lugar del actual 1,6 %. Se considera que este enfoque logra una distribución más justa y transparente de la asignación gratuita en

comparación con un recorte más elevado aplicable a todos los sectores mediante el factor de corrección intersectorial.

Además, la asignación gratuita está condicionada a los esfuerzos de descarbonización para incentivar la adopción de tecnologías hipocarbónicas. Las instalaciones con la obligación de llevar a cabo una auditoría energética con arreglo al actual artículo 8, apartado 4, de la Directiva de eficiencia energética (DEE) estarán obligadas a aplicar las recomendaciones del informe de auditoría o a demostrar la aplicación de otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría. De lo contrario, se reduciría su asignación gratuita. De conformidad con el actual artículo 8, apartado 4, de la DEE, las pymes no deben realizar una auditoría energética. Además, con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, de la DEE, las empresas que no sean pymes y estén aplicando un sistema de gestión energética o medioambiental estarán exentas del requisito de auditoría energética. Se propone modificar las normas que determinan la exención de realizar una auditoría energética en el marco de la DEE revisada, pasando de la exención de las pymes a una exención basada en el consumo de energía. Esta norma de exención también sería adecuada para la condicionalidad de la asignación gratuita.

Medidas de ajuste en frontera por carbono (artículo 10 bis, apartado 1)

Un mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (MAFC) es una medida alternativa para mitigar los riesgos derivados de la fuga de carbono. Por lo tanto, los sectores y subsectores incluidos en dicho mecanismo no deben recibir derechos de emisión gratuitos. Se establece un período transitorio para que los productores, importadores y comerciantes puedan adaptarse al nuevo régimen, con una reducción gradual de la asignación gratuita a medida que se vaya introduciendo el MAFC. También se establecen normas sobre el cálculo del importe final para deducirlo de la asignación gratuita por subastar.

Contratos por diferencia para el carbono e incremento del Fondo de Innovación (artículo 10 bis, apartado 8)

Los contratos por diferencia para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria y ofrecen a la UE la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio fijo por encima de los niveles actuales de precios del RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO₂. Se amplía el ámbito de aplicación del Fondo de Innovación para que pueda prestar apoyo a proyectos a través de mecanismos de licitación como los contratos por diferencia para el carbono. Además, el Fondo de Innovación se incrementa en 50 millones de derechos de emisión procedentes del mismo modo de los derechos de emisión disponibles para la asignación gratuita y para la subasta, como es el caso de la dotación actual del Fondo. Como consecuencia, 40 millones de derechos de emisión procederán de los derechos disponibles para la asignación gratuita y 10 millones de derechos de emisión de los derechos que se subastarán.

Fondo de Modernización (artículo 10 quinquies)

La presente propuesta armoniza el Fondo de Modernización con los nuevos objetivos climáticos de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Legislación Europea sobre el Clima, y al eliminar el apoyo a las inversiones relacionadas con cualquier combustible fósil, no solo con combustibles fósiles sólidos, como ocurre actualmente. Además, la propuesta: aumenta el porcentaje del fondo que debe invertirse en inversiones prioritarias; da más importancia a las inversiones en energías renovables y eficiencia energética en el transporte, los edificios, los residuos y la agricultura; se centra en la eficiencia energética como ámbito prioritario en el lado de la demanda, incluida la industria explícitamente como sector que cumple las condiciones; e incluye el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética.

Captura y utilización del dióxido de carbono [artículo 3, letra b), y artículo 12, apartado 3 ter]

El aumento de la ambición climática fomentará el uso de todas las soluciones tecnológicas destinadas a reducir las emisiones, incluida la captura y el uso del carbono. Como consecuencia, la propuesta establece que no existe obligación de entrega de las emisiones de CO₂ que acaban unidas de forma química y permanente a un producto, de modo que no entran en la atmósfera en condiciones normales de uso.

Eliminación de los obstáculos a las tecnologías hipocarbónicas innovadoras mediante la modificación del ámbito de aplicación del RCDE UE y los parámetros de referencia (artículo 2, artículo 10 bis y anexo I)

Las normas de asignación gratuita del RCDE UE se modifican para apoyar mejor la descarbonización de las industrias de gran consumo de energía mediante el despliegue de tecnologías punteras.

Las tecnologías eficientes justo por debajo del nivel de referencia reciben más asignaciones gratuitas de las que emiten. Esto coloca a las tecnologías innovadoras fuera del RCDE UE en una situación de desventaja competitiva, por lo que puede desalentarse la inversión en esas tecnologías. Las instalaciones innovadoras pueden quedar excluidas del RCDE UE porque modifican su proceso de producción o porque la potencia térmica nominal total de las unidades de combustión de una instalación disminuye a menos de 20 MW.

Este factor disuasorio se aborda de las siguientes maneras: i) especificando que las instalaciones permanecen dentro del RCDE UE cuando reducen la capacidad total de sus unidades de combustión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (por ejemplo, mediante la electrificación), ii) haciendo que las definiciones de las actividades sean tecnológicamente neutras (eliminando las referencias a los combustibles fósiles o a procesos de producción específicos), iii) haciendo referencia a las capacidades de producción en lugar de a las capacidades de combustión y iv) revisando las definiciones de los parámetros de referencia para garantizar la igualdad de trato de las instalaciones independientemente de la tecnología utilizada, incluso cuando se utilicen tecnologías con emisiones de carbono bajas o nulas. El mantenimiento de instalaciones innovadoras en el RCDE UE también reducirá los

valores de los parámetros de referencia y, por tanto, fomentará una mayor reducción de las emisiones.

Introducción del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera (capítulo IV bis)

El nuevo comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera debería establecerse como un sistema independiente y separado a partir de 2025 (capítulo IV bis). Durante el primer año, las entidades reguladas estarán obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar sus emisiones correspondientes a los años 2024 y 2025 (artículos 30ter y 30 septies). La expedición de derechos de emisión y obligaciones de cumplimiento para estas entidades solo será aplicable a partir de 2026, lo que permitirá que el nuevo sistema empiece a funcionar de manera ordenada y eficiente (artículos 30 quater, 30 quinquies y 30 sexies). Dado que hay un número sustancialmente elevado de pequeños emisores en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, y por razones de viabilidad técnica y eficiencia administrativa, el punto del reglamento no se establece con los emisores, sino en las fases anteriores de la cadena de suministro (artículo 30 ter y anexo III). Por lo tanto, el despacho a consumo de combustibles utilizados para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera será la actividad regulada para el nuevo sistema (anexo III). El ámbito de aplicación de los sectores de los edificios y el transporte por carretera se define sobre la base de las fuentes de emisiones pertinentes incluidas en las [Directrices de 2006 del GIECC para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero \(anexo III\)](#). Las entidades reguladas se definen en consonancia con el sistema de impuestos especiales de la Directiva (UE) 2020/262³¹ del Consejo, dado que ya existe un sólido mecanismo de seguimiento y notificación de las cantidades de combustibles despachadas a consumo a efectos fiscales en virtud de dicha Directiva. Las obligaciones de seguimiento, notificación y verificación en los sectores de los edificios y el transporte por carretera se ajustarán, en la medida de lo posible, a los mecanismos que funcionan correctamente para las instalaciones fijas y la aviación [artículo 30, letra f)].

El límite máximo de emisiones para el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión se fijará a partir de 2026 sobre la base de los datos recogidos en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo y el nivel de ambición, y disminuirá hasta alcanzar una reducción de las emisiones del 43 % en 2030 en comparación con 2005 para los sectores de los edificios y el transporte por carretera (artículo 30 quater y anexo III bis). Se define un factor de reducción lineal correspondiente. Una vez establecido el seguimiento y la notificación del nuevo comercio de derechos de emisión, la cantidad total de derechos de emisión para 2028 se ajustará sobre la base de los datos de SNV disponibles para el período 2024-2026. El factor de reducción lineal solo se revisará si los datos de SNV son significativamente superiores al límite inicial y no se deben a diferencias a pequeña escala con los datos de inventario de la UE presentado a la CMNUCC.

³¹ Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (versión refundida) (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

Los derechos de emisión para el nuevo comercio de derechos de emisión se subastarán, ya que no se dispone de derechos de emisión gratuitos (artículo 30 *quinquies*). Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores, se anticipará cierta cantidad de derechos de emisión (artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo primero). Además, para garantizar la estabilidad del mercado desde el inicio, también operará una reserva de estabilidad del mercado en los sectores en cuestión sobre la base de normas específicas (artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo segundo). Dado que el sistema es nuevo, se establecen medidas de mitigación para hacer frente al posible riesgo de volatilidad excesiva de los precios, que podría ser especialmente elevada al inicio del comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores (artículo 30 *nonies*).

Con el fin de abordar algunos de los retos de transición y sociales derivados de la tarificación del carbono en los nuevos sectores, así como para garantizar un apoyo específico a la innovación, el comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios también contribuirá a los fondos hipocarbónicos ya existentes. Por tanto, con el fin de estimular la transición ecológica se pondrán a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión expedidos en el marco del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios (artículo 30 *quinquies*, apartado 4).

La Comisión supervisará la aplicación de las normas del nuevo comercio de derechos de emisión y, en caso necesario, propondrá una revisión antes del 1 de enero de 2028 para mejorar su eficacia, administración y aplicación práctica (artículo 30 *decies*).

Los principales elementos de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado que modifica la propuesta son los siguientes:

Considerando la demanda neta de la aviación (artículo 1, apartado 4 bis) y del sector marítimo

La propuesta modifica el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación para incluir las emisiones de la aviación y los derechos de emisión expedidos con respecto a la aviación. El Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo³² modificó el artículo 12, apartado 3, de la Directiva RCDE UE para permitir a todos los operadores utilizar todos los derechos de emisión expedidos para sus obligaciones de entrega, incluidos los derechos de emisión de la aviación. La precisión y la eficacia de la reserva como medida de estabilidad del mercado a través de su oferta y demanda mejorarán mediante la inclusión de los derechos de emisión de la aviación en el cálculo de la reserva y preservarán, al mismo tiempo, su integridad medioambiental. Si se adopta la presente propuesta de modificación del RCDE UE, las emisiones y derechos de emisión de la aviación se contabilizarán con la cantidad total de derechos de emisión en circulación en el lugar en que se hayan producido o se hayan expedido a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación.

³² [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 \(DO L 350 de 29.12.2017, p. 7\).](#)

Aunque no hay derechos de emisión marítimos independientes, también es necesario modificar el texto para incluir en el cálculo los derechos de emisión y las emisiones en relación con el sector marítimo, ya que actualmente el texto solo se refiere a las emisiones y a los derechos de emisión de las instalaciones. Para evitar la distorsión derivada de la introducción gradual de los requisitos para el transporte marítimo, la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados para el sector marítimo, que se cancelarán en lugar de subastarse, se contabilizará en la cantidad total de derechos de emisión en circulación como si se hubieran expedido los derechos de emisión.³³

Tasa de incorporación (artículo 1, apartado 5)

La tasa de incorporación se modifica para abordar el «efecto de umbral» que tendría lugar cuando la cantidad total de derechos de emisión en circulación (la CTDC) se acerque mucho al umbral superior. En tal caso, un derecho más o menos en la CTDC puede desencadenar o no incorporaciones, dependiendo de si la CTDC está por encima o por debajo del umbral. La incertidumbre sobre si esto sucede o no podría generar volatilidad de precios en el mercado.

La propuesta modifica el mecanismo de la tasa de incorporación. Propone una incorporación de reserva de estabilidad del mercado (REM) cuando la CTDC se sitúe entre 833 y 1096 millones. En tal caso, la incorporación será la diferencia entre la CTDC y el umbral de 833 millones. Mientras la CTDC supere los 1096 millones de derechos de emisión, se aplicaría el índice normal de incorporación (24 % hasta 2030).

Se eligió la cifra de 1096 millones de derechos de emisión porque, en esa cantidad, la incorporación del 24 % y la diferencia entre la CTDC y el umbral superior se aproximan. Esto aborda el efecto de umbral, al tiempo que se mantiene una incorporación eficiente de la REM si la CTDC es mayor.

Definición la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) (artículo 1, apartado 5)

Al calcular la CTDC, la fórmula especificará que solo se incluyen en la oferta de derechos de emisión los derechos expedidos y no incluidos en la reserva, y el número de derechos de emisión de la reserva ya no se restará de la oferta de derechos de emisión. Este cambio hace más claro el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación y no tiene ninguna incidencia significativa sobre sus resultados, incluidos los cálculos anteriores de la CTDC.

Mecanismo de invalidación (artículo 1, apartado 5 bis)

³³ De manera similar a la contabilización de los mecanismos de flexibilidad de los Estados miembros para acceder a los derechos de emisión del RCDE UE, que se tienen en cuenta para el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se establece en el artículo 6, apartado 2, del 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).

A partir de 2023, los derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado (REM) que estén por encima del nivel de los volúmenes de subasta del año anterior quedan invalidados. Sin embargo, el nivel de los volúmenes de subasta del año anterior depende de diversos elementos, como el límite máximo y el funcionamiento de la propia REM. Con el fin de garantizar que el nivel de derechos de emisión que permanece en la reserva tras la invalidación sea más predecible, se propone limitar el número de derechos de emisión de la reserva a un nivel de 400 millones de derechos de emisión. Este valor también se corresponde con el umbral más bajo del valor de la CTDC, por debajo del cual se retiran los derechos de emisión de la REM.

Reserva de estabilidad del mercado (REM) para el comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios (artículo 1 bis)

Para hacer frente al riesgo de desequilibrio entre la oferta y la demanda, también funcionará una reserva de estabilidad del mercado para el nuevo comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios, con una incorporación y retirada de derechos de emisión basadas en los umbrales para el excedente de derechos de emisión en ese mercado. Además, para que la REM pueda funcionar como un instrumento eficaz para abordar los desequilibrios del mercado desde el inicio del comercio de derechos de emisión en los dos sectores, se creará en la reserva una serie de derechos de emisión para los nuevos sectores. Con el fin de abordar el posible riesgo de volatilidad excesiva de los precios, se establecen medidas para permitir retirar derechos adicionales de la REM. No obstante, el mecanismo de activación de esta incorporación adicional se basará en el aumento del precio medio de los derechos de emisión y no en el excedente de derechos de emisión en el mercado.

Los principales elementos del Reglamento (UE) 2015/757, conocido como Reglamento SNV, que se modifican mediante la presente propuesta son los siguientes:

La propuesta introduce nuevas definiciones de «autoridad responsable de la gestión» y «datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa». Además, las modificaciones propuestas obligan a las empresas a presentar sus planes de seguimiento a las autoridades responsables de la gestión para su aprobación (artículos 6 y 7 modificados), a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa (artículo 4 modificado) y, tras la verificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa (artículos 13 a 16 modificados), a presentar estos datos agregados verificados a la autoridad responsable de la gestión (nuevo artículo 11 *bis* y artículo 12 modificado). El verificador no tiene la obligación de verificar el informe de emisiones a nivel de buque ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2015/757, ya que estos informes al nivel de buque ya han sido verificados. La propuesta también confiere a la Comisión la facultad de adoptar actos delegados para modificar los métodos y normas de seguimiento para adaptarlos al comercio de derechos de emisión (artículo 5, apartado 2, modificado) y para 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 responsables de la gestión, las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa (artículo 6, apartado 8, artículo 7, apartado 5 y artículo 11 *bis*, apartado 4), y las

normas para la verificación de los datos agregados de emisiones al nivel de la empresa y para la emisión de un informe de verificación en lo que respecta a los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa (artículo 13, apartado 6 y artículo 15, apartado 6).

Al proponer la modificación del Reglamento SNV, la presente propuesta complementa la propuesta de la Comisión COM(2019) 38 final.

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

(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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (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 («el Acuerdo de París»)³. 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 2019⁴.
- (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

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ Acuerdo de París (DO L 282, 19.10.2016, p. 4).

⁴ COM(2019) 640 final.

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) 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 climático⁵.
- (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 2020⁶.
- (6) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ 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 Consejo⁸ 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.
- (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 la igualdad de trato de las instalaciones en los sectores en cuestión. Además, la asignación gratuita para la fabricación de un producto debe ser independiente de la naturaleza del proceso de

⁵ Eurobarómetro especial 513 sobre cambio climático, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_es).

⁶ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

⁷ 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).

⁸ 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).

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.

- (9) La Directiva 96/61/CE⁹ del Consejo fue derogada por la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰. 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.
- (10) En su Comunicación «La senda hacia un planeta sano para todos»¹¹, 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 Comisión¹² especifica la admisibilidad de

⁹ 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).

¹⁰ [Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales \(prevención y control integrados de la contaminación\) \(DO L 334 de 17.12.2010, p. 17\).](#)

¹¹ 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].

¹² 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

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) 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 Consejo¹³, 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 del 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 del transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.
- (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 Consejo un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo¹⁴, 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

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 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).

¹⁴ 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).

Europeo y del Consejo¹⁵, las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas presten la debida consideración.

- (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. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI están en curso y deben fomentarse. Sin embargo, aunque los recientes avances logrados por la OMI son bienvenidos, estas medidas no bastarán para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.
- (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 economía¹⁶. 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

¹⁵ Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

¹⁶ Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

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. 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 2023-2025. 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 2026, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente.

- (18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. En concreto, la Comisión debe informar 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, sobre los avances en las negociaciones de la OMI relativas a un instrumento de mercado mundial. En su informe, la Comisión debe analizar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional y evaluar, según proceda, cómo aplicar dichos instrumentos en el Derecho de la Unión mediante una revisión de la Directiva 2003/87/CE. En su informe, la Comisión debe incluir las propuestas oportunas.
- (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, también en relación con posibles prácticas de elusión y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar su eficacia.
- (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. En virtud de la presente Directiva y en consonancia con el principio de «quien contamina paga», mediante un acuerdo contractual, la empresa naviera podría considerar a la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a las emisiones de CO₂ del buque responsable de los costes de conformidad. Esta entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque.

- (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 dos últimos años de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del 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, 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.

- (25) El Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ 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.
- (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 deberán 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. 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 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través

¹⁷

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

del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 *quinquies* de la Directiva 2003/87/CE.

- (29) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, la asignación gratuita de derechos de emisión a instalaciones fijas a partir de 2026 debe supeditarse a la inversión en técnicas para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones. Garantizar que esto se centre en los grandes usuarios de energía daría lugar a una reducción sustancial de la carga para los negocios con menor consumo de energía, que pueden ser propiedad de pequeñas y medianas empresas o microempresas. [Referencia pendiente de confirmación con la DEE revisada]. Los actos delegados pertinentes deben adaptarse en consecuencia.
- (30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [...] del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸, 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, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y 2025, al 90 % en 2026, y debe ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año 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.
- (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,

¹⁸ [insértese referencia completa al DO]

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. Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]¹⁹ se asignan al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el sector marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. 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 Comisión²⁰, 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.
- (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.

¹⁹ [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].

²⁰ [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 \(DO L 177 de 2.7.2019, p. 3\).](#)

- (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 operadores 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. 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; y el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.
- (39) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión²¹ 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 Consejo²², 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

²¹ 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).

²² 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).

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.

- (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. El valor umbral del 95 % se corresponde con el parámetro de incertidumbre establecido en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión²³.
- (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,

²³ 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).

²⁴ COM(2020) 562 final.

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 el primer año, 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 y 2025. La expedición de derechos de emisión y las obligaciones de cumplimiento de estas entidades deben ser aplicables a partir de 2026. Esta secuenciación permitirá iniciar el comercio de derechos de emisión en los sectores de manera ordenada y eficiente. También permitiría que la financiación de la UE y las medidas de los Estados miembros estuvieran en marcha 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.
- (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) 2020/262²⁵ del Consejo, 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

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).

aplicación del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión dispongan de un permiso válido desde el inicio del régimen en 2025.

- (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 2026, 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.
- (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 2026, los volúmenes de las subastas deberán, por tanto, ser un 30 % superiores a la cantidad total de derechos de emisión para 2026. 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

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).

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 UE²⁷, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten 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, 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. Los ingresos procedentes de las subastas deben 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.
- (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.

²⁷ Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdcs01].

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).

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

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

- (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 2026. 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.
- (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

deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

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).

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.

- (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 aplicación 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.
- (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 a los artículos 10, apartado 4 y 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, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar

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 28.02.2011, p. 13).

³³ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes 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.
- (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. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂ 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.
- (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, permanecerá 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.

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

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

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

c) se suprime la letra u);

d) se añaden las letras 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*;»;

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 058 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.

Artículo 3 octies

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 bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto 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 situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques atracados en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.
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.»

6) **Se añaden los siguientes artículos 3octies 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 2023;
- b) el 45 % de las emisiones verificadas notificadas para 2024;
- c) el 70 % de las emisiones verificadas notificadas para 2025;
- d) el 100 % de las emisiones verificadas notificadas para 2026 y los años sucesivos.

En la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

Artículo 3 octies ter

Seguimiento y notificación de las emisiones del transporte marítimo

En lo que respecta a las emisiones procedentes de las actividades del transporte marítimo enumeradas en el anexo I, la autoridad responsable velará por que las empresas navieras bajo su responsabilidad supervisen y notifiquen los parámetros pertinentes durante un período de notificación y presenten 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 dos 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 hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación del artículo 3 *octies* en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable será el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación del artículo 3 *octies*.

En su caso, la autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera se actualizará cada dos años.

2. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión:

a) publicará, antes del 1 de febrero de 2024, 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 2023

y que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera de conformidad con el apartado 1; y

b) al menos cada dos años a partir de entonces, actualizará la lista para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable de la gestión, en su caso, o para incluir a las empresas navieras que hayan realizado posteriormente una actividad marítima enumerada en el anexo I, que esté comprendida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 *octies*.

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. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 *bis*, apartado 2.

Artículo 3 octies sexies

Presentación de informes y revisión

1. La Comisión estudiará posibles modificaciones en relación con la adopción por parte de la Organización Marítima Internacional de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. En caso de que se adopte una medida de este tipo y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida. Cuando proceda, la Comisión podrá seguir el informe con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva.

2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo y 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 evitar dicha elusión.»

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:**

«e) 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:

c) «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 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 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].»

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 65 % 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, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:**

«3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, 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 utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, 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, 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, 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»;

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 para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión 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) los dos párrafos siguientes se insertan después del párrafo segundo:

«En el caso de las instalaciones sujetas a la obligación de llevar a cabo una auditoría energética con arreglo al artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo(*) [referencia al artículo que debe actualizarse con la Directiva revisada], la asignación gratuita solo se concederá plenamente si se aplican las recomendaciones del informe de auditoría, en la medida en que el tiempo de retorno energético de las inversiones pertinentes no exceda de cinco años y que los costes de dichas inversiones sean proporcionados. En caso contrario, el importe de la asignación gratuita se reducirá en un 25 %. La cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita no se reducirá si un titular demuestra que ha aplicado otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría. Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia.

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, al 90 % en 2026, y se reducirá en 10 puntos porcentuales cada año 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.»;

iii) 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.»;

iv) 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 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 primero. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) [FuelEU Maritime] se asignarán al Fondo de Innovación y se aplicarán de conformidad con el presente apartado.

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 aéreo, ferroviario y por carretera. Se 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.

Serán elegibles proyectos 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.

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. 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. 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.».

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* queda modificado 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.»;

(*) 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 del 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.».

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 abril 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) 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.»;

e) 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.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 *bis*, apartado 2.».

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

«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 la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de entrada podrá, después de haber ofrecido a la empresa naviera en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. 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 la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones. 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 Agencia Europea de Seguridad Marítima y otras organizaciones pertinentes

En cumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 4; el artículo 3 *septies*, 3 *octies ter*, 3 *octies quater*, 3 *octies quinquies* y 18 *bis*, la Comisión y las autoridades responsables 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»;

20) En el artículo 30, apartado 2, se añade la frase siguiente:

«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].».

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

**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, II *bis* 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.
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:
 - f) el nombre y la dirección de la entidad regulada;

- g) una descripción de los medios por los que la entidad regulada despacha a consumo los combustibles en los sectores incluidos en el presente capítulo;
 - h) una lista de los combustibles que la entidad regulada despacha a consumo en los sectores incluidos en el presente capítulo;
 - i) un plan de seguimiento que cumpla los requisitos establecidos en los actos mencionados en el artículo 14;
 - j) exigencias de información establecidas en los actos mencionados en el artículo 14;
 - k) 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 2026 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 2026.

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.

(*) 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 2026, los derechos de emisión contemplados 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, II *bis* y III.
2. La subasta de los derechos de emisión con arreglo al presente capítulo comenzará en 2026 con un volumen correspondiente al 130 % de los volúmenes de subasta para 2026 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, 5 y 6. Los volúmenes adicionales por subastar solo se utilizarán para entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 *sexies*, apartado 2, y se deducirán de los volúmenes de subasta para el período comprendido entre 2028 y 2030. Las condiciones para estas subastas tempranas se fijarán de conformidad con el apartado 7 y el artículo 10, apartado 4.

En 2026 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.
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 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 utilizarán sus 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.

Los Estados miembros utilizarán 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 harán 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] (*). Cuando un Estado miembro presente a la Comisión un [plan social para el clima] de conformidad con dicho Reglamento, el Estado miembro utilizará dichos ingresos, entre otras cosas, para financiar ese plan.

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 internas 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 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.

(*) 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).

(**) [*anótese 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, tercera y cuarta frase, 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 operadores 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 2027, 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.

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 evitar todo riesgo de doble cómputo de las emisiones contempladas en el presente capítulo y de las emisiones de los capítulos II, II *bis* y III. Se adoptarán normas detalladas para evitar el doble cómputo de conformidad con el artículo 14, apartado 1.
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.

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 al titular 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, la Comisión adoptará, con carácter de urgencia, una decisión para liberar 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.

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, la Comisión adoptará, con carácter de urgencia, una decisión para liberar 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.

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, II *bis* 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 I de la Directiva 2003/87/CE»;

- 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 de la siguiente manera:**
 - 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 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 UE con respecto a las emisiones hasta el 31 de diciembre de dicho año dado, menos las toneladas totales de emisiones verificadas de las instalaciones 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 incluirá la cantidad de derechos de emisión expedidos para el transporte aéreo y marítimo desde el inicio de ese año, y la cantidad de derechos de emisión entregados por los operadores de aeronaves y de buques en relación con las emisiones para las que los derechos de emisión son las unidades que pueden utilizarse con respecto a las obligaciones del RCDE UE.

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 2027. 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 2026, 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 2026, 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 2026 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 2027.
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 a partir de la entrada en vigor de la medida adoptada en virtud del artículo 30 *nonies* de la Directiva 2003/87/CE.

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

Modificaciones del Reglamento (UE) 2015/757

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

1) en el artículo 3 se añaden las letras q) y r) siguientes:

«q) «autoridad responsable de la gestión»: la autoridad administradora con respecto a una empresa naviera contemplada en el artículo 3 *octies quinquies* de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*;

r) «datos agregados de emisiones a nivel de la empresa»: suma de las emisiones de CO₂ que debe notificar una empresa con arreglo a la Directiva 2003/87/CE, 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 métodos indicados en el anexo I y las normas establecidas en el anexo II, con el fin de tener en cuenta las revisiones de la Directiva 2003/87/CE, 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.»;

4) el artículo 6 se modifica como sigue:

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. En el plazo de tres meses a partir del [fecha de entrada en vigor de la Directiva RCDE revisada], las empresas presentarán a la autoridad responsable

un plan de seguimiento para cada uno de sus buques incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, que el verificador evaluará, en primer lugar, como conformes con el 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 de la entrada en vigor de la [fecha de entrada en vigor de la directiva RCDE UE], 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. En un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la [Directiva RCDE UE revisada], 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 UE revisada] por primera vez después de su entrada en vigor, 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.

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, párrafo primero, se añade la letra k) siguiente:

«k) emisiones totales agregadas de CO₂ que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo.».

7) Se inserta el artículo 11 bis siguiente:

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 2024, 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 CO₂ y las emisiones totales agregadas de CO₂ que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE 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 siguiente:

«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 la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones. 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.».

14) El artículo 23 se modifica como sigue:

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

«Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartado 2, en lo que se refiere a garantizar el funcionamiento del RCDE UE y 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; 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».

Artículo 4

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 1 y 2 de 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 harán 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

1. 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*, apartado 3, y el artículo 10 *bis*, apartado 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.

Artículo 6

Fecha de aplicación del artículo 3

El artículo 3 será aplicable a partir del [*fecha de entrada en vigor de la Directiva RCDE revisada*].

Artículo 7

Entrada en vigor

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

Artículo 8

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros. El artículo 3 será, no obstante, obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

Índice

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA
 - 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
 - 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)
 - 1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:
 - 1.4. Objetivo(s)
 - 1.4.1. Objetivo(s) general(es)
 - 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)
 - 1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados
 - 1.4.4. Indicadores de resultados
 - 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
 - 1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa
 - 1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada
 - 1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores
 - 1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados
 - 1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación
 - 1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa
 - 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)
2. MEDIDAS DE GESTIÓN
 - 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento y notificación
 - 2.2. Sistema(s) de gestión y de control
 - 2.2.1. Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos
 - 2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno establecidos para mitigarlos
 - 2.2.3. Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)
 - 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA
 - 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
 - 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta sobre los créditos
 - 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones
 - 3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones
 - 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos
 - 3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente
 - 3.2.5. Contribución de terceros
 - 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 2003/87/CE y la Decisión (UE) 2015/1814 para reforzar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE y ampliarlo en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión para 2030.

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Acción por el clima

Rúbrica 3 — Recursos naturales y medio ambiente

Título 9: Medio ambiente y acción por el clima

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

una acción nueva

una acción nueva a raíz de un proyecto piloto/una acción preparatoria⁶⁷

la prolongación de una acción existente

una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

Revisar la Directiva RCDE UE de manera acorde con la ambición climática para 2030 de alcanzar al menos un 55 % de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 por debajo de los niveles de 1990 y con una trayectoria gradual y equilibrada hacia la neutralidad climática para 2050. Todo ello de manera rentable y coherente, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad de una transición justa y de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos climáticos de la UE.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º 1

Reforzar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) en su ámbito de aplicación actual con el fin de aportar la contribución adecuada a un objetivo global de al menos un -55 % de emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con 1990.

Objetivo específico n.º 2

Garantizar una protección continuada y eficaz de los sectores expuestos a un riesgo significativo de fuga de carbono, e incentivar, al mismo tiempo, la adopción de tecnologías de baja emisión de carbono.

Objetivo específico n.º 3

⁶⁷ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Abordar los efectos distributivos y sociales de esta transición mediante la revisión del uso de los ingresos procedentes de las subastas y el tamaño y el funcionamiento de los mecanismos de financiación hipocarbónica.

Objetivo específico n.º 4

Garantizar que los sectores distintos de los actualmente incluidos en el RCDE UE contribuyen de forma rentable a las reducciones de emisiones necesarias, en consonancia con los objetivos de la UE y los compromisos del Acuerdo de París, en particular mediante la inclusión de las emisiones del transporte marítimo en el RCDE UE y la modificación del Reglamento (UE) 2015/757 para adaptarlo al comercio de derechos de emisión.

Objetivo específico n.º 5

Garantizar que los sectores distintos de los actualmente incluidos en el RCDE UE contribuyen de forma rentable a las reducciones de emisiones necesarias, en consonancia con los objetivos de la Unión y los compromisos del Acuerdo de París, también mediante la inclusión del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, al tiempo que se garantizan las sinergias con otras políticas complementarias dirigidas a esos sectores.

Objetivo específico n.º 6

Revisar la reserva de estabilidad del mercado (REM) en consonancia con las obligaciones jurídicas correspondientes y examinar posibles modificaciones de su diseño, para cumplir los objetivos jurídicos de la Decisión sobre la reserva de estabilidad del mercado y abordar cualquier cuestión que pueda plantearse en el contexto de una mayor ambición.

1.4.3. *Resultado(s) e incidencia esperados*

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/la población destinataria.

La actual legislación del RCDE se revisó en 2018 para lograr una reducción del 43 % de las emisiones RCDE UE de aquí a 2030 en comparación con 2005, en consonancia con un objetivo de reducción de las emisiones del conjunto de la economía de la UE de al menos un 40 % para 2030 con respecto a 1990. Si la legislación se mantiene inalterada, los sectores económicos que incluye actualmente el RCDE no contribuirían lo suficiente al objetivo global revisado de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE de al menos un 55 % en 2030 en comparación con 1990.

La presente iniciativa establece el marco necesario para lograr las reducciones de emisiones previstas de la siguiente manera:

- adaptar el RCDE UE a la mayor ambición climática de al menos un 55 % de reducción neta de las emisiones, tal como se consagra en la Legislación Europea sobre el Clima⁶⁸.

⁶⁸ 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).

- reforzar el Fondo de Innovación como un esfuerzo cada vez mayor para expandir rápidamente las tecnologías con bajas emisiones de carbono en el mercado y permitir a la UE alcanzar su objetivo de reducción de emisiones.

- reforzar el Fondo de Modernización para acelerar la modernización de los sistemas energéticos en los Estados miembros con ingresos más bajos.

- garantizar que el sector del transporte marítimo contribuya de forma rentable a la reducción de emisiones necesaria, en consonancia con los objetivos de la UE y los compromisos del Acuerdo de París, en particular abarcando, al menos, las emisiones del transporte marítimo dentro del EEE.

- garantizar la contribución pertinente de los sectores del transporte por carretera y de los edificios al nuevo objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El marco se revisa de forma que se preserve la integridad del RCDE actual y se tenga en cuenta la necesidad de abordar las preocupaciones distributivas y la pobreza energética.

1.4.4. *Indicadores de resultados*

Especifíquense los indicadores para la realización de un seguimiento de los avances y logros.

Indicador n.º 1: nivel de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE en 2030 (objetivo de reducción del 55 % en comparación con 1990, consagrado en la Legislación Europea sobre el Clima).

Indicador n.º 2: nivel de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores incluidos en el actual régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) en 2030 (objetivo de reducción del 61 % con respecto a 2005)

Indicador n.º 3: nivel de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores del transporte por carretera y los edificios en el nuevo RCDE en 2030 (objetivo de reducción del 43 % en comparación con 2005).

Los niveles de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE se notifican en virtud del Reglamento (UE) 2018/1999 y de otros actos de Derecho derivado relacionados con el seguimiento y la notificación contemplados en el RCDE.

1.5. **Justificación de la propuesta/iniciativa**

1.5.1. *Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa*

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva, y la Comisión debe desarrollar las medidas de ejecución pertinentes.

Otras medidas por desarrollar, empezando por la adopción de la Directiva, incluirán la revisión y adopción de una serie de actos legislativos secundarios. En particular, esto se referirá al Derecho derivado que establece normas detalladas sobre las subastas; al registro de la Unión; al seguimiento y notificación de las emisiones y verificación de los informes de emisiones y acreditación de verificadores; y a la asignación gratuita. La aplicación también requerirá una evolución detallada del desarrollo de TI en el registro de la Unión para tratar los nuevos tipos de derechos de emisión y nuevos operadores, y poner en marcha un nuevo procedimiento de contratación pública para la plataforma común de subastas. Las opciones de

desarrollo y contratación de TI se llevarán a cabo de conformidad con la Comunicación sobre las directrices de financiación de la tecnología de la información y de la ciberseguridad, de 10 de septiembre de 2020⁶⁹.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

El cambio climático es un problema transfronterizo y las medidas de la UE pueden completar y reforzar eficazmente las medidas que se adopten a escala regional, nacional y local. El aumento del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 afectará a muchos sectores de toda la economía de la UE y, por lo tanto, es indispensable una acción coordinada a escala de la UE. Además, tiene muchas más posibilidades de liderar la transformación necesaria y actuar como un potente motor para un cambio rentable y una convergencia al alza. Asimismo, muchos de los elementos de la presente propuesta tienen una importante dimensión del mercado interior, en concreto las opciones relacionadas con la protección contra las fugas de carbono y los mecanismos de financiación hipocarbónica.

Como mercado del carbono, el RCDE UE incentiva la reducción de emisiones mediante las soluciones más rentables, en primer lugar, en todas las actividades que abarca, y logra así una mayor eficiencia gracias a su magnitud. La aplicación de una medida similar a escala nacional daría lugar a mercados del carbono más pequeños y fragmentados, con el consiguiente riesgo de distorsiones de la competencia, y probablemente acarrearía un aumento de los costes globales de reducción de emisiones. Se aplica la misma lógica a la ampliación de la tarificación del carbono a nuevos sectores.

La dimensión transfronteriza del sector del transporte marítimo exige una acción de coordinación a escala europea. Las medidas de la UE también pueden inspirar y allanar el camino para el desarrollo de una acción mundial, por ejemplo, en lo que se refiere al transporte marítimo en el seno de la Organización Marítima Internacional.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La Directiva RCDE UE es un instrumento político de la UE adoptado en 2003. La Comisión ha adquirido una valiosa experiencia durante los más de 15 años en los que el RCDE UE ha estado en funcionamiento.

La presente propuesta se basa en la experiencia adquirida en las revisiones e iniciativas anteriores del RCDE UE, incluida la revisión más reciente concluida en 2018, en la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030», en la estrategia a largo plazo para la consecución de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra y en otras iniciativas pertinentes del Pacto Verde Europeo. La iniciativa también aprovecha el proceso basado en los planes nacionales integrados de energía y clima y en el marco incluido en el Reglamento sobre la gobernanza de la UE.

⁶⁹ C(2020) 6126.

1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

Los gastos operativos relacionados pueden cubrirse con créditos del programa LIFE⁷⁰ según lo acordado en el marco del actual MFP.

La presente propuesta forma parte del paquete de medidas sobre el clima y la energía «Objetivo 55». El objetivo general del paquete es adaptar la legislación de la Unión a la mayor ambición climática de la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente interrelacionadas y cada una de ellas depende del diseño de las demás. La presente propuesta legislativa complementa las propuestas realizadas en dicho paquete y mantiene la coherencia con ellas.

La coherencia con otras políticas de la Unión también se garantiza mediante la coherencia de las evaluaciones de impacto del RCDE UE con las del resto del marco en materia de clima, energía y transporte hasta el año 2030⁷¹, como la complementariedad de la ampliación del comercio de derechos de emisión con la Directiva de eficiencia energética⁷², y con otras medidas presentadas como parte del paquete de medidas para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. Se utilizan una base de referencia común y escenarios políticos básicos comunes con otras iniciativas del paquete de medidas. Estas hipótesis tienen en cuenta todas las medidas y políticas pertinentes de la UE.

Los costes administrativos adicionales podrían limitarse usando, en la medida de lo posible, las estructuras existentes utilizadas para la Directiva por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales y la Directiva sobre fiscalidad de la energía. A su vez, el nuevo RCDE mejoraría el ahorro de energía adicional, con su posible vínculo con el ahorro de energía en virtud del artículo 7 de la Directiva de eficiencia energética.

1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación*

- Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

duración limitada

en vigor desde [el] [DD.MM.]AAAA hasta [el] [DD.MM.]AAAA

⁷⁰ Reglamento (UE) 2021/783 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, por el que se establece un Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima (LIFE) y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1293/2013 (DO L 172 de 17.5.2021, p. 53).

⁷¹ En particular, el RRE; el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS); las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas; la Directiva sobre fuentes de energía renovables (REDII); la Directiva de eficiencia energética (DEE); y, en una fase posterior, la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios. Otras iniciativas pertinentes incluyen la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía; el Plan de Acción «Contaminación Cero» y la revisión de la Directiva sobre las emisiones industriales; iniciativas sobre movilidad, como las relativas a los carburantes (iniciativas FueLEU Maritime y ReFuelEU Aviation) y una propuesta de mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (MAFC).

⁷² 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).

incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

✓ **duración ilimitada**

- Ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2023 hasta 2024,
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.6. Modo(s) de gestión previsto(s)⁷³

✓ **Gestión directa** a cargo de la Comisión

✓ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

✓ por las agencias ejecutivas

Gestión compartida con los Estados miembros

✓ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

terceros países o los organismos que estos hayan designado;

organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

✓ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

organismos de Derecho público;

organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que cuenten con garantías financieras suficientes;

organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

La gestión de los derechos de emisión del RCDE UE se realiza a través de legislación de la cual son responsables los servicios de la Comisión.

El Fondo de Innovación lo aplica, en gran medida, la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente (CINEA).

El Fondo de Modernización funciona bajo la responsabilidad de los Estados miembros beneficiarios, que trabajan en estrecha cooperación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Comité de Inversiones creado para el Fondo y la Comisión Europea.

⁷³ La información sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento y notificación

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

La Comisión seguirá supervisando y evaluando el funcionamiento del RCDE en su informe anual sobre el mercado del carbono, de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva RCDE UE. Esto incluye también las repercusiones de la actual revisión del RCDE. El informe anual de la Comisión sobre el mercado del carbono y el informe anual de los Estados miembros también se aplicarán a los sectores a los que se amplía el comercio de derechos de emisión. Los datos de SNV obtenidos mediante la regulación de los nuevos sectores serán una fuente de información clave para que la Comisión evalúe los avances alcanzados en los sectores en cuestión.

Asimismo, la evaluación del avance en la aplicación de la Directiva RCDE está regulada en el actual artículo 21, que obliga a los Estados miembros a presentar a la Comisión un informe anual que preste especial atención a cuestiones como la asignación de derechos de emisión, el funcionamiento del registro, la aplicación del seguimiento y la notificación, la verificación y la acreditación, así como cuestiones relacionadas con el cumplimiento.

Finalmente, la Comisión lleva a cabo estudios periódicos sobre diversos aspectos pertinentes de la política climática de la UE.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos*

No aplicable. La propuesta está diseñando una política a largo plazo y no está aplicando un programa financiero nuevo. El modo de gestión, los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control en relación con los porcentajes de error no son aplicables. La aplicación de la presente propuesta requerirá la redistribución de recursos humanos en la Comisión. Se dispone de los procedimientos adecuados.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno establecidos para mitigarlos*

El RCDE UE es el mecanismo político emblemático de la UE para reducir sus emisiones en alrededor de la mitad de la economía. Desde 2013, la Comisión se encarga de proporcionar un registro de la Unión, una base de datos en línea que contabiliza con exactitud todas las transacciones de derechos de emisión, una plataforma común de subastas para la subasta de los derechos de emisión de los Estados miembros y la infraestructura de apoyo pertinente para ambos. El registro de la Unión en el que constan los derechos de emisión en el marco del RCDE UE se ve amenazado por un riesgo de ciberataques fraudulentos que podría dar lugar al robo o a la apropiación indebida de derechos de emisión, lo que conduciría a pérdidas financieras importantes (hasta varios miles de millones de euros), litigios jurídicos y repercusiones considerables en la reputación y credibilidad de la Comisión. El riesgo es transversal y, además de la DG CLIMA, implica a las DG DIGIT, HR-DS, BUDG y LS. Se han puesto en marcha

medidas de mitigación. El riesgo financiero se incrementaría a medida que aumentara el valor del mercado de carbono. La distribución de derechos de emisión gratuitos a un valor total muy alto también requiere políticas estrictas sobre su modo de distribución y la garantía del respeto de las normas en vigor. Esto implica un sistema de gestión y control en el nivel de los Estados miembros y en el nivel de la Comisión. Por último, la incorporación de los nuevos sectores al RCDE aumentará la cobertura global del sistema y, en consecuencia, el valor del mercado y el riesgo asociado.

Desde 2011 existe un Comité Directivo de alto nivel en el que participa la Dirección General responsable y las Direcciones Generales asociadas. En 2014 se realizó una completa evaluación del riesgo, en la que se identificaron nuevas medidas de seguridad informática que se adoptaron a partir de 2015. Como resultado de las recomendaciones formuladas por el SAI en su informe de auditoría sobre el registro del RCDE UE (seguridad informática), se han aplicado medidas para mejorar la seguridad del sistema de registro, así como medidas de gobernanza, control de calidad y realización de pruebas. Se están llevando a cabo otras medidas de mitigación desde 2014.

En 2019 se llevó a cabo una nueva evaluación del riesgo para el registro de la Unión. La DG CLIMA redactó un nuevo plan de seguridad que contenía doce medidas de seguridad que debían aplicarse en un plazo de dos años en estrecha colaboración con la DG DIGIT.

La aplicación se supervisa a en el ámbito de la alta dirección con comités directores periódicos entre la DG CLIMA y la DG DIGIT.

2.2.3. *Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

La presente iniciativa no conlleva nuevos riesgos/controles significativos que no estén cubiertos por el marco de control interno existente. No se han previsto medidas concretas, aparte de la aplicación del Reglamento Financiero.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

En respuesta a los riesgos de fraude específicos para el RCDE UE, la DG CLIMA ha reforzado las directrices de la Comisión sobre ética e integridad profesionales con un Código de ética y conducta específico en relación con las operaciones con información privilegiada, el fraude y la divulgación de información sensible, formación específica e iniciativas de sensibilización. También ha desarrollado la política de clasificación de información sensible del RCDE UE y las instrucciones de manejo relacionadas con tres niveles de sensibilidad. Las tres marcas RCDE correspondientes las aprueba la DG HR-DS (tal como consta en la consigna de seguridad n.º 1 en su revisión 10). En 2019, la DG HR-DS publicó la consigna de seguridad C(2019) 1904 que actualiza la política de información sensible no clasificada (SNC). La DG CLIMA, en consonancia con esta nueva política, publicó nuevas instrucciones de gestión para la información de la DG CLIMA SNC. Se organizan sesiones de formación apropiadas para las nuevas incorporaciones de manera regular.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

2) Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de	Contribución			
	Número	CD/CND [1]	de países de la AELC[2]	de países candidatos [3]	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
3	09 01 01 01	CND	SÍ	NO	NO	NO
3	09 02 03	CD	SÍ	NO	NO	NO
7	20 01 02 01	CND	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 01	CND	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 02	CND	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 03	CND	NO	NO	NO	NO

3) Nuevas líneas presupuestarias solicitadas: No aplicable.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta sobre los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual			3	«recursos naturales y medio ambiente»				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Créditos de operaciones								
09 02 03	Compromisos	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Pagos	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL créditos DG CLIMA	Compromisos	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Pagos	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Pagos	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 3 del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Pagos	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Pagos	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Pagos	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	---	--------------------------

Esta sección debe rellenarse utilizando los «datos presupuestarios de carácter administrativo» que deben introducirse primero en el anexo de la ficha financiera legislativa (anexo V de las normas internas), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA						
Recursos humanos	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Otros gastos administrativos	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
TOTAL de la DG CLIMA	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
--	---	-------	-------	-------	-------	-------	--------

En millones EUR (al tercer decimal)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Compromisos	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Pagos	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados	Línea presupuestaria	RESULTADOS		2023		2024		2025		2026		2027		total	
		Tipo[1]	Coste medio	≠	Coste	≠	Coste								
Objetivo específico 4 – marítimo															
- actualización de la plataforma THETIS-MRV	09 02 03	acuerdo de cooperación AESM			0,250										0,250
- modificaciones del registro de la Unión	09 02 03	Contratos de servicios			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	QTM, extramuros, equipo			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
- ampliación del servicio de asistencia	09 02 03	Contratos de servicios			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	QTM, extramuros, equipo			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
- actualización del sistema de notificación de SNV del RCDE	09 02 03	Contratos de servicios			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Subtotal del objetivo específico n.º 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
objetivo específico 5 - edificios y transporte															
- modificaciones del registro de la Unión	09 02 03	Contratos de servicios			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	QTM, extramuros, equipo			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
- ampliación del servicio de asistencia	09 02 03	Contratos de servicios			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	QTM, extramuros, equipo			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
- actualización del sistema de notificación de SNV del RCDE	09 02 03	Contratos de servicios			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
Subtotal del objetivo específico n.º 5					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
TOTALES					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual						
Recursos humanos	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Otros gastos administrativos	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Subtotal para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
Al margen de la RÚBRICA 7[1] del marco financiero plurianual						
Recursos humanos						
Otros gastos de carácter administrativo	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	2023	2024	2025	2026	2027
Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)					
20 01 02 01 (sede y oficinas de Representación de la Comisión)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (Delegaciones)					
01 01 01 01 (investigación indirecta)					
01 01 01 11 (Investigación directa)					
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)					
Personal externo (en unidades equivalentes a jornada completa: EJC)[1]					
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)					
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las delegaciones)					
XX 01 xx yy zz	- en la sede				
	- en las delegaciones				
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)					
01 01 01 12 (AC, ENCS; INT, investigación directa)					
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)					
TOTAL	22	24	24	24	24

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	<p>Se requieren más recursos humanos para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redacción jurídica y aprobación de modificaciones de la legislación derivada que establezcan normas detalladas de aplicación sobre subastas; registro de la Unión; seguimiento y notificación; informes de verificación de las emisiones y acreditación de los verificadores; asignación gratuita; - tareas de aplicación relacionadas con la ampliación del RCDE al transporte marítimo (incluidas las modificaciones necesarias del sistema de SNV existente) y al nuevo comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera; - contratación pública de las nuevas plataformas de subastas para la subasta de derechos de emisión generales, así como un nuevo tipo de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera - supervisión de la aplicación de las obligaciones de seguimiento, notificación y verificación (SNV) - mayor aplicación y supervisión de los fondos con bajas emisiones de carbono - adaptaciones informáticas en el registro de la Unión.
-----------------------------------	---

Personal externo	
------------------	--

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

El gasto se incluirá en el marco de la dotación de LIFE.

- requiere el uso del margen no asignado con cargo a la rúbrica pertinente del MFP o el uso de los instrumentos especiales tal como se define en el Reglamento del MFP.

-

- requiere una revisión del MFP.

-

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Especifíquese el organismo de cofinanciación						
TOTAL de los créditos cofinanciados						

Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos

indíquese si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artículo						

En el caso de los ingresos asignados, especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

-

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utiliza para calcular la incidencia sobre los ingresos o cualquier otra información).

Esto no puede cuantificarse

⁷⁴ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.