Consejo de la Unión Europea

Bruselas, 26 de septiembre de 2025
(OR. en)

12835/25

AVIATION 120
ICAO 41
CLIMA 339
ENV 839
RELEX 1161

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto:	DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

DECISIÓN (UE) 2025/… DEL CONSEJO

de…

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante dicho Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(2) Los Estados miembros de la Unión son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatuto de observadora en determinados órganos de la OACI.

(3) Con arreglo al artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI ha de adoptar normas y métodos recomendados internacionales.

(4) La 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático concluyó en diciembre de 2015 con la adopción del Acuerdo de París. El Acuerdo de Paris tiene como objetivo limitar el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a dichos niveles. Todos los sectores de la economía, incluida la aviación internacional, deben contribuir a lograr dichas reducciones de las emisiones.

(5) En el 2016, la 39.ª Asamblea General de la OACI decidió elaborar un plan mundial de medidas basado en el mercado para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación internacional a sus niveles de 2020. La posición de la Unión a este respecto fue establecida por la Decisión (UE) 2016/915 del Consejo[1].

[1] Decisión (UE) 2016/915 del Consejo, de 30 de mayo de 2016, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto a un instrumento internacional que han de elaborarse en el seno de los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación a partir de 2020 de una única medida de mercado mundial para las emisiones de la aviación internacional (DO L 153 de 10.6.2016, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(6) En la décima reunión de su 214.º período de sesiones, el Consejo de la OACI adoptó la primera edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago: Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA).

(7) En su 228.º período de sesiones, el Consejo de la OACI adoptó la enmienda 1 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, a raíz de las enmiendas propuestas por el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación y de los resultados del examen periódico del CORSIA de 2022. La segunda edición resultante del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago (en lo sucesivo, «segunda edición») comenzó a aplicarse el 1 de enero de 2024.

(8) El artículo 38 del Convenio regula las desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales. Con arreglo a dicho artículo, cualquier Estado contratante que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

(9) Dado que existen determinadas diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición, debe establecerse una posición de la Unión con respecto a la notificación de diferencias con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago.

(10) El CORSIA se incorporó al Derecho de la Unión mediante la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[2]. La posición que debe adoptarse en la OACI con respecto a la notificación de diferencias entre dicha Directiva y la primera edición del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago se estableció mediante la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo[3].

(11) En 2023, la Directiva 2003/87/CE fue modificada por la Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo[4]. Uno de los objetivos de la Directiva (UE) 2023/958 consistía en proseguir la aplicación del CORSIA en la Unión.

(12) Se propone en esta fase la posición de la Unión con respecto a la notificación de diferencias que se establece en la presente Decisión por haberse adoptado los actos jurídicos pertinentes de la Unión en lo que respecta a la aplicación del CORSIA en la Unión.

---

[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj)

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

[4] Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial (DO L 130 de 16.5.2023, p. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

(13) El artículo 12 de la Directiva 2003/87/CE establece que la Comisión adopte actos de ejecución por los que se especifique la metodología para el cálculo de los requisitos de compensación para los operadores de aeronaves. En consecuencia, el 9 de julio de 2024, la Comisión adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879[5].

(14) Según lo comunicado a la Secretaría de la OACI y reconocido por esta, las emisiones anuales de CO_2 de todos los pares de Estados notificadas por los Estados miembros a la Secretaría de la OACI como con sujeción a los requisitos de compensación se entienden sin perjuicio del cálculo de los requisitos de compensación y de la cantidad de unidades admisibles del CORSIA que deben cancelarse para demostrar la conformidad.

(15) De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, las unidades admisibles del CORSIA son las que determina el Consejo de la OACI, siempre que procedan de un Estado que aplique el Acuerdo de París y participe en el CORSIA. Dicha diferencia debe notificarse a la OACI.

(16) De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, además de los vuelos especificados en la segunda edición, los siguientes vuelos también están exentos de los requisitos de seguimiento: los vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual, los vuelos efectuados con fines de investigación científica o de comprobación de aeronaves y los vuelos efectuados en el marco de obligaciones de servicio público. Dicha diferencia debe notificarse a la OACI.

[5] Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 de la Comisión, de 9 de julio de 2024, por el que se establecen normas de desarrollo de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al cálculo de los requisitos de compensación a los efectos del CORSIA (DO L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

(17) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión[6], los operadores de aeronaves que no puedan utilizar herramientas de estimación de emisiones deben utilizar el método A o el método B como métodos de vigilancia de la utilización de combustible. Deben utilizar el mismo método para notificar todos los vuelos, también aquellos que no están sujetos a requisitos de compensación. Dicha diferencia debe notificarse a la OACI.

(18) Los Estados miembros deben notificar a la OACI las diferencias a más tardar dos meses después de la entrada en vigor de la presente Decisión y deben informar a la Comisión en consecuencia.

(19) Procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la OACI con respecto a la segunda edición, ya que es vinculante para los Estados miembros de conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago y dentro de los límites establecidos en ese artículo. La segunda edición también ha de ser vinculante para la Unión y sus Estados miembros en virtud de algunos de los acuerdos internacionales existentes en materia de transporte aéreo. Por lo tanto, la adopción de una posición de la Unión con respecto a la notificación de diferencias entra en el ámbito de aplicación del artículo 218, apartado 9, del Tratado.

(20) Procede que la posición de la Unión sea expresada por cada Estado miembro, actuando en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

---

[6] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

Artículo 1

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la OACI con respecto a la notificación de diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago (en lo sucesivo, «segunda edición»), será la siguiente: cada Estado miembro indicará las diferencias en el sistema de notificación electrónica de diferencias de la OACI (en lo sucesivo, «sistema EFOD») de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 2 de la presente Decisión.

Artículo 2

1. La notificación de diferencias establecida en el presente artículo se entiende sin perjuicio de otras notificaciones presentadas con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago con respecto a las disposiciones de la segunda edición.

2. Diferencia con respecto al capítulo 4 «Unidades de emisión», punto 4.3.1, de la segunda edición, con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

   «[Estado miembro] notifica a la OACI que el cumplimiento de los requisitos de compensación derivados de las emisiones de vuelos operados por operadores situados en [Estado miembro], dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) o de vuelos efectuados desde el EEE cuyo destino u origen sea Suiza o el Reino Unido se garantiza, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[7]*, mediante la entrega de derechos de emisión en el marco del régimen regional del RCDE UE que también se aplica a dichos vuelos*.

[7] 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 (DOUE L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

La participación en los regímenes regionales obliga a los operadores de [Estado miembro] a abordar dichas emisiones.

Por consiguiente, el cumplimiento de los requisitos de compensación se efectúa en la fase de cancelación de las unidades, que se detalla en el capítulo 4 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago. Se considera que los operadores administrados por [Estado miembro] cumplen los requisitos de compensación del CORSIA una vez que hayan presentado un informe de cancelación de unidades de emisión verificado. Dicho informe demostrará la cancelación de suficientes unidades en el CORSIA, con excepción de los vuelos entre Estados del EEE y de los vuelos entre Estados del EEE y el Reino Unido o Suiza.».

Dicha diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», y como «diferencia significativa» en el sistema EFOD.

3. Diferencia con respecto al capítulo 4 «Unidades de emisión», punto 4.2.1, de la segunda edición, con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el artículo 11 bis de la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que, además de los criterios que se incluyen en el documento de la OACI titulado "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria" (Criterios de admisibilidad de unidades de emisión del CORSIA) deben cumplirse las siguientes condiciones para que las unidades se consideren admisibles en lo que respecta al cumplimiento del CORSIA para los operadores administrados por [Estado miembro]:

a) las unidades deben proceder de un Estado que sea Parte en el Acuerdo de París en el momento de la utilización;

b) las unidades deben proceder de un Estado que participe en la compensación del CORSIA.».

Dicha diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», y como «diferencia significativa» en el sistema EFOD.

4. Diferencia con respecto al capítulo 2 «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», punto 2.1.1, de la segunda edición, con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«De conformidad con el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que, además de las exenciones establecidas en los puntos 2.1.1 y 2.1.3 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago, las normas y métodos recomendados en el presente capítulo no se aplicarán a los siguientes vuelos cuyo origen o destino se encuentre en el EEE:

a) cualesquiera vuelos efectuados de acuerdo con las normas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago;

b) los vuelos efectuados exclusivamente para fines de investigación científica o de ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de vuelo como terrestres;

c) los vuelos efectuados en el marco de las obligaciones de servicio público establecidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[8]*.».*

Dicha diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría C, «se aplica parcialmente», y no como «diferencia significativa» en el sistema EFOD.

5. Diferencia con respecto al capítulo 2 «Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO_2 de los operadores de aeronaves», puntos 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 y 2.2.1.3.6, de la segunda edición, con las siguientes precisiones sobre las diferencias:

«*De conformidad con el artículo 55, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión*[9]*, los operadores de aeronaves que realicen menos de 243 vuelos por período durante tres períodos consecutivos de cuatro meses, o que realicen vuelos cuyas emisiones anuales totales sean inferiores a 25 000 toneladas de CO_2, deben considerarse pequeños emisores. [Estado miembro] notifica a la OACI que los operadores de aeronaves que superen el umbral de los pequeños emisores deben utilizar el método A o el método B como método de vigilancia de la utilización de combustible.».*

«De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066, [Estado miembro] notifica a la OACI que los operadores de aeronaves deben utilizar el método de vigilancia de la utilización de combustible seleccionado para todos sus vuelos notificados, incluidos los vuelos internacionales no sujetos a requisitos de compensación.».

---

8 Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DOUE L 293 de 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

9 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 (DOUE L 334 de 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

«De conformidad con la Directiva 2003/87/CE, [Estado miembro] notifica a la OACI que aquellos operadores de aeronaves que cumplen los requisitos de los puntos 2.1.1 y 2.1.3 del anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago que no se consideren nuevos entrantes y que no sean pequeños emisores deben utilizar directamente un método de vigilancia de la utilización de combustible desde el 1 de enero de 2021 por primera vez.».

Dicha diferencia debe catalogarse como diferencia de Categoría A, «más estricto o excede el SARP», y no como «diferencia significativa» en el sistema EFOD.

6. Cada Estado miembro presentará las diferencias contempladas en el presente artículo a más tardar dos meses después de la entrada en vigor de la presente Decisión e informará de ello a la Comisión.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en …, el…

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente