

CONVOCATORIA DE DATOS PARA UNA EVALUACIÓN Y UNA EVALUACIÓN DE IMPACTO REALIZADAS PARALELAMENTE	
TÍTULO DE LA INICIATIVA	Revisión del RCDE UE para el transporte marítimo, la aviación y las instalaciones fijas y de la reserva de estabilidad del mercado
DG PRINCIPAL. UNIDAD RESPONSABLE	DG CLIMA, unidades B1, B2, B4 y C2
TIPO PROBABLE DE INICIATIVA	Propuestas legislativas por las que se modifican la Directiva 2003/87/CE y la Decisión (UE) 2015/1814 respaldadas por una evaluación y una evaluación de impacto paralelas
CALENDARIO ORIENTATIVO	Tercer trimestre de 2026
INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA	https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_es
<i>El presente documento tiene una finalidad meramente informativa. No predetermina la decisión final de la Comisión acerca de si se emprenderá esta iniciativa o acerca de su contenido definitivo. Todos los elementos de la iniciativa descritos en el presente documento, incluido el calendario, están sujetos a modificaciones.</i>	
A. Contexto político, evaluación, definición del problema y control de subsidiariedad	
Contexto político	
La Directiva 2003/87/CE («Directiva RCDE UE») establece las normas para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea. La reserva de estabilidad del mercado (REM) en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE («RCDE UE») se estableció mediante la Decisión (UE) 2015/1814 («Decisión de reserva de estabilidad del mercado»). El Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo («Legislación europea sobre el clima»)¹ estableció un objetivo jurídicamente vinculante de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero a más tardar en 2050 y un objetivo intermedio de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990. El paquete legislativo «Objetivo 55» incluido en el Pacto Verde Europeo hace que todos los sectores de la economía de la UE sean aptos para cumplir este objetivo. La Directiva RCDE UE y la Decisión de reserva de estabilidad del mercado se revisaron mediante las Directivas (UE) 2023/958 y (UE) 2023/959² y se modificaron en 2023, como parte de este paquete. La mayoría de los cambios introducidos por estas modificaciones surtieron efecto a partir del 1 de enero de 2024 o lo harán desde el inicio del segundo período de asignación gratuita (2026-2030). Sin embargo, algunos se han aplicado desde la entrada en vigor de la Directiva (UE) 2023/959 el 5 de junio de 2023. La legislación actual sobre el RCDE UE establece un objetivo de reducción de las emisiones del 62 % para las instalaciones fijas, la aviación y el transporte marítimo (RCDE 1) de aquí a 2030, en comparación con 2005. La	

¹ 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).

² 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) y Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión (DO L 130 de 16.5.2023).

estabilidad y la plena aplicación del marco legislativo vigente para cumplir los objetivos en materia de clima y energía para 2030 son una condición previa para que la UE siga avanzando hacia la neutralidad climática en 2050. En el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 se establece el objetivo de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050. Con el fin de alcanzar este objetivo, se fijará un objetivo climático a escala de la UE para 2040 a propuesta de la Comisión Europea.

La revisión de 2023 en el marco del paquete «Objetivo 55» introdujo varias cláusulas de revisión relativas al RCDE 1, en virtud del artículo 3 *octies octies*, apartado 5, el artículo 28 *ter* y el artículo 30, para evaluar los posibles ajustes del sistema en materia de aviación, transporte marítimo e instalaciones fijas a más tardar en julio de 2026. Además, el artículo 3 de la Decisión de reserva de estabilidad del mercado establece la obligación legal de revisar este instrumento, cuya próxima revisión está prevista para 2026. De acuerdo con el principio de «evaluar primero», la Directiva RCDE UE y la Decisión de reserva de estabilidad del mercado deben evaluarse antes de ser objeto de revisión.

En la revisión de 2023 de la Directiva RCDE UE se creó un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión que abarca las emisiones de CO₂ procedentes de la combustión de combustibles en los edificios, el transporte por carretera y la pequeña industria (RCDE 2). Dado que el RCDE 2 estará plenamente operativo en 2027, queda excluido del ámbito de aplicación de esta iniciativa. Además, cualquier evaluación de la viabilidad de la integración de los sectores contemplados en el RCDE 2 en el RCDE 1 está sujeta a una cláusula de revisión prevista para 2031 (véase el artículo 30 *decies* de la Directiva 2033/87/CE).

Evaluación

De conformidad con las directrices para la mejora de la legislación, la evaluación examinará la eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y el valor añadido europeo de: i) la Directiva RCDE UE a la hora de fomentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de manera rentable y económicamente eficiente; y ii) la Decisión de reserva de estabilidad del mercado a la hora de resolver los desequilibrios estructurales entre la oferta y la demanda y hacer que el RCDE sea más resiliente a dichos desequilibrios.

El análisis de eficiencia tendrá en cuenta los costes y los beneficios de la intervención e incluirá una evaluación cuantitativa. También evaluará el potencial de simplificación y reducción de la carga.

La evaluación es un ejercicio retrospectivo, mientras que la evaluación de impacto que se llevará a cabo paralelamente a la evaluación es prospectiva. La evaluación examinará la aplicación de la Directiva RCDE UE desde las modificaciones introducidas por la Directiva (UE) 2018/410 y la aplicación de la Decisión de reserva de estabilidad del mercado en relación con el funcionamiento de la REM desde 2019 hasta el presente. La evaluación excluirá la aplicación de las nuevas normas introducidas en la revisión del RCDE UE que entraron en vigor el 5 de junio de 2023, ya que las evaluaciones requieren al menos tres años de datos disponibles sobre la aplicación. Se trata, entre otras cosas, del RCDE 2 y de la cobertura del sector marítimo por el RCDE 1.

La evaluación y la evaluación de impacto se realizarán en paralelo, permitiendo al mismo tiempo que las conclusiones de la evaluación del funcionamiento de la Directiva y la Decisión vigentes sirvan de base para el ejercicio de investigación llevado a cabo para la evaluación de impacto. Esta investigación se llevará a cabo a través de entrevistas específicas sobre i) las posibles opciones de actuación y alternativas previstas para abordar los problemas detectados en el futuro, y ii) la evaluación del impacto de dichas opciones.

Problema que la iniciativa se propone afrontar

Con arreglo a la Legislación europea sobre el clima y el Acuerdo de París, todos los sectores de la economía deben contribuir a reducir las emisiones, incluidos todos los sectores cubiertos por el RCDE 1.

Esta contribución corre el riesgo de verse obstaculizada por las posibles emisiones residuales de sectores con bajos incentivos para pasar a soluciones limpias debido a la internalización incompleta del coste climático, así como de sectores sin alternativas viables desde el punto de vista tecnológico o económico.

La cuota de la aviación en las emisiones del transporte de la UE se sitúa actualmente en torno al 10 %, es decir, alrededor del 4 % de las emisiones totales de CO₂ de la UE. Se espera que, de aquí a 2050, la cuota de la aviación aumente hasta situarse en torno al 90 %³. Los vuelos de larga distancia impulsan este crecimiento. A escala mundial, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) prevé que las emisiones de la aviación internacional

³ Fuente: gráfico 76, Emisiones directas de CO₂ del sector del transporte de la UE por modo, y apartado 1.5.5 del anexo 8 del Plan del Objetivo Climático, p. 97, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6c154426-c5a6-11ee-95d9-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_3&format=PDF.

seguirán aumentando⁴. El transporte marítimo representa alrededor del 14 % de las emisiones totales del transporte de la UE, es decir, alrededor del 4 % de las emisiones totales de CO₂ de la UE. En el caso de los sectores de la aviación y el transporte marítimo, se han presentado políticas separadas para apoyar la adopción de combustibles más sostenibles⁵.

A lo largo de la próxima década, y para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, la industria tendrá que experimentar una enorme transformación para descarbonizarse y cambiar a tecnologías más limpias y eficientes desde el punto de vista energético. Al mismo tiempo, deberá fomentar la competitividad y garantizar empleos de calidad, en consonancia con los objetivos del Pacto Industrial Limpio anunciado para los primeros cien días de mandato de la nueva Comisión Europea. Esta transformación requiere intensificar las inversiones, preservando al mismo tiempo la competitividad y asequibilidad. El despliegue, el ritmo y la expansión de las tecnologías existentes y nuevas, como las absorciones de carbono y la captura y utilización del carbono, requerirán apoyo tanto público como privado.

El sector del tratamiento de residuos no está sujeto a la tarificación del carbono a escala de la UE. Los residuos representan alrededor del 3 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) de la UE. Además de perder valiosos recursos, los residuos pueden tener importantes repercusiones negativas en la salud humana y el medio ambiente. Por ejemplo, la incineración de residuos puede contribuir a la contaminación atmosférica, mientras que los vertederos pueden contaminar el agua y el suelo. Las emisiones procedentes del sector de los residuos podrían disminuir aún más una vez que se apliquen plenamente todas las políticas actuales de la UE en materia de residuos. Sin embargo, los nuevos instrumentos políticos podrían apoyar la reducción de las emisiones de GEI del sector.

Además, la contribución del RCDE 1 a las reducciones necesarias de las emisiones puede verse entorpecida por las ineficiencias del mercado derivadas de una disminución de su tamaño, inherente al diseño del sistema. Las normas de la REM en el marco del RCDE tienen por objeto resolver los desequilibrios estructurales entre la oferta y la demanda, entre los derechos de emisión de CO₂ disponibles y las emisiones de las entidades sujetas a obligaciones de cumplimiento cubiertas. Por consiguiente, esta iniciativa analizará si las normas que rigen el funcionamiento de la REM siguen siendo adecuadas en el contexto de una menor oferta de derechos de emisión. Las ineficiencias del mercado también pueden derivarse de posibles desajustes con las normas en materia de tarificación del carbono a escala internacional la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

En consecuencia, esta iniciativa tiene por objeto garantizar que el RCDE UE y la REM se ajusten adecuadamente para ayudar a reducir las emisiones de forma rentable en los sectores cubiertos, en consonancia con la neutralidad climática en 2050, abordando al mismo tiempo la coherencia con la evolución internacional, según proceda. Para ello se requiere: i) garantizar que el mercado siga siendo eficiente y cree un incentivo para invertir en la descarbonización en el contexto mundial; y ii) abordar los retos específicos a los que se enfrentan los sectores cubiertos para facilitar la adopción de las soluciones disponibles. Esta evaluación se llevará a cabo de manera coherente con los demás actos legislativos para facilitar la transición hacia una energía limpia y la competitividad de la industria de la UE. Como parte de este ejercicio, la evaluación de impacto examinará: i) cómo optimizar el uso de los ingresos del RCDE en apoyo de la inversión en descarbonización y ii) el potencial de aumento de las sinergias entre los instrumentos de apoyo.

Base para la actuación de la UE (base jurídica y control de subsidiariedad)

Base jurídica

⁴ Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional, [Microsoft PowerPoint, CAEP Update COVID-19 impact analyses \(C224\).pptx](#).

⁵ En el caso de la aviación, la iniciativa «ReFuelEU Aviation» establece objetivos para que los productores de combustible suministren un porcentaje cada vez mayor de combustibles de aviación sostenibles, empezando con un 2 % de determinados biocombustibles en 2025 y un 6 % en 2030 (de los cuales un 0,7 % de combustibles sintéticos). Para el sector marítimo, la iniciativa «FuelEU Maritime» establece límites máximos para la intensidad media anual de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la energía utilizada por los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas que hacen escala en puertos europeos, con independencia de su pabellón.

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Necesidad práctica de la actuación de la UE

El cambio climático es un problema transfronterizo y las medidas internacionales y de la UE pueden complementar y reforzar eficazmente las medidas que se adopten a escala nacional, regional y local. La coordinación a escala europea mejora la acción por el clima y la actuación de la UE está justificada por razones de subsidiariedad, de conformidad con el artículo 191 del TFUE. Desde 1992, la UE ha trabajado para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar un acuerdo mundial de lucha contra el cambio climático.

Por tanto, la actuación a escala de la UE es indispensable y tiene muchas más posibilidades de liderar la transformación necesaria y actuar como un potente motor para un cambio rentable y una convergencia al alza. Como mercado del carbono, el RCDE UE, con su REM, 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. Esto supondría un 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. Además, las dimensiones transfronterizas de la industria, el transporte marítimo y la aviación exigen una acción coordinada. También es más sencillo aplicar a las partes interesadas un único conjunto de normas coherentes.

B. Objetivos y opciones de actuación

Pueden tener que revisarse determinados aspectos del RCDE UE para garantizar que siga contribuyendo de la manera más rentable y económicamente eficiente al objetivo general de alcanzar la neutralidad en carbono en el conjunto de la economía de aquí a 2050, tal como se establece en la Comunicación sobre el objetivo para 2040, teniendo en cuenta el marco político más amplio y la necesidad de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos de la UE en materia de clima, al tiempo que crece nuestra economía y se preserva la competitividad. El marco político más amplio incluye las iniciativas pertinentes previstas anunciadas por la presidenta en sus orientaciones políticas, como el Pacto Industrial Limpio, la Ley del Acelerador de Descarbonización Industrial y el Plan de Acción para una Energía Asequible.

La evaluación de impacto analizará una gran variedad de opciones en comparación con la base de referencia (una continuación del marco del RCDE 1 actual) para aquellos aspectos objeto de revisión:

- o **Emisiones de la aviación:** si bien, en principio, el RCDE cubre las emisiones de todos los vuelos que aterrizan en el Espacio Económico Europeo (EEE) y salen de él, la UE ha limitado temporalmente el ámbito de aplicación a los vuelos dentro del EEE. Con ello se pretende fomentar el desarrollo de un sistema eficaz de tarificación del carbono a escala mundial por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Para mediados de 2026, la Comisión debe elaborar un informe sobre el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). La Directiva RCDE UE propone criterios de evaluación e indicaciones sobre el ámbito geográfico. También debe tenerse en cuenta la conectividad aérea de las islas y las zonas remotas, incluidas las regiones ultraperiféricas de la UE.
- o **Fuga de carbono:** implica una evaluación medidas de apoyo a las instalaciones industriales expuestas a costes relacionados con las políticas climáticas. Con ello se pretende evitar la transferencia de la producción o las inversiones a otros países que imponen menos restricciones a las emisiones, garantizando al mismo tiempo un trato justo a las instalaciones dentro de la UE. La evaluación de impacto examinará opciones de protección contra la fuga de carbono únicamente para las emisiones no cubiertas por el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC). Esto se debe a que su plena aplicación y la eliminación progresiva de la asignación gratuita a esos sectores no empezarán hasta 2026.
- o **Absorciones de carbono:** abarca la posible inclusión de las absorciones de carbono permanentes nacionales en el RCDE UE. Más concretamente, se examina i) el modo en que el RCDE UE podría contabilizar las emisiones negativas resultantes de los GEI que se absorban de la atmósfera y se almacenen de forma segura y permanente bajo tierra (como las emisiones biogénicas con captura y almacenamiento de dióxido de carbono, BioCCS, o captura directa de dióxido de carbono del aire y almacenamiento, DACCS) o de forma permanente en productos; ii) la manera en que podrían incluirse esas emisiones negativas, en su caso, en el «comercio de derechos de emisión» u otras políticas, estableciendo un ámbito de aplicación inequívoco y criterios estrictos; iii) el establecimiento de salvaguardias para garantizar que tales absorciones no compensen las reducciones de emisiones necesarias.

- o **Incineración de residuos municipales:** se examinará la viabilidad de incluir tales instalaciones en el RCDE UE a partir de 2028. La Comisión debe evaluar asimismo la posibilidad de incluir en el RCDE UE otros procesos de gestión de residuos, en particular el depósito en vertederos, que genera emisiones de metano y óxido nitroso. Se debe tener en cuenta la armonización con la jerarquía de residuos.
- o **Captura y utilización no permanentes del carbono:** más concretamente, la evaluación de impacto examinará si todas las emisiones de GEI cubiertas por el RCDE UE se contabilizan efectivamente y si se evita el doble cómputo, en particular en lo que respecta a las emisiones de GEI que se consideren capturadas y utilizadas en un producto de forma no permanente.
- o **Umbrales de potencia térmica:** se examinará la viabilidad de reducir los umbrales de potencia térmica nominal total de 20 MW para las actividades del anexo I a partir de 2031 (umbral mínimo para la inclusión en el RCDE de varias actividades), teniendo en cuenta que las instalaciones de menos de 20 MW ya estarán cubiertas en su mayor parte por el RCDE 2, al tiempo que se estudia la posibilidad de excluir a los pequeños emisores del RCDE 1.
- o **Vinculación con otros mercados del carbono:** la evaluación de impacto examinará la manera de forjar vínculos entre el RCDE UE y otros mercados del carbono, a fin de lograr beneficios potenciales (por ejemplo, disminuir el coste de la reducción de las emisiones, aumentar la liquidez del mercado y mitigar el riesgo de fuga de carbono) sin impedir la consecución del objetivo de neutralidad climática y de los objetivos climáticos de la UE.
- o **Emisiones marítimas:** la Comisión:
 - tendrá que evaluar el mecanismo de fijación de precios de las emisiones de GEI y las medidas basadas en el mercado que podrían adoptarse en la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2025 y revisar el RCDE en consecuencia, a fin de evitar una doble carga significativa para los operadores marítimos y retrocesos medioambientales;
 - tendrá que estudiar la posibilidad de ampliar el RCDE UE para cubrir las emisiones de los buques más pequeños (es decir, buques con un arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas, pero no inferior a 400 toneladas);
 - debe supervisar la aplicación de la reciente ampliación del RCDE UE al transporte marítimo, también en los servicios de transporte marítimo que constituyen servicios esenciales de continuidad territorial (por ejemplo, para islas o zonas remotas, como las regiones ultraperiféricas), y estudiar la posibilidad de introducir mejoras legislativas para garantizar la aplicación efectiva de la ampliación y abordar las posibles tendencias de evasión o elusión; y
 - debe simplificar y mejorar el sistema cuando sea posible (por ejemplo, coherencia con otros actos legislativos de la UE en relación con el tratamiento de la biomasa y, en particular, la calificación cero de la biomasa de primera generación conforme a la Directiva sobre fuentes de energía renovables, fomentar la utilización de combustibles marítimos renovables e hipocarbónicos a lo largo del ciclo de vida y racionalizar las normas de seguimiento, notificación y verificación).
- o **Reserva de estabilidad del mercado:** la revisión debe tener en cuenta los parámetros de la reserva (tasas de incorporación y retirada de derechos de emisión, umbrales, ajuste al factor de reducción lineal) y su impacto en el crecimiento, el empleo y la competitividad industrial de la UE, así como en el riesgo de fuga de carbono.

En general, la Comisión evaluará la coherencia con otros actos legislativos de la UE y las posibles opciones de simplificación, incluida la evaluación de los costes administrativos relacionados con la aplicación del RCDE y el riesgo de cargas adicionales derivadas de las obligaciones de seguimiento y notificación.

La iniciativa también examinará la forma de maximizar el beneficio climático de la utilización de los ingresos del RCDE.

C. Repercusiones probables

El RCDE UE es uno de los principales instrumentos de la UE en la lucha contra el cambio climático: al fijar un precio para el carbono, cabe esperar importantes efectos positivos sobre el medio ambiente. Entre ellos figuran la mejora de la calidad del aire, la reducción de los daños para la salud debidos a la contaminación, el fomento de un uso eficiente de los recursos naturales y la inversión en tecnologías limpias y soluciones de absorción de carbono. Esta iniciativa promueve la protección del medio ambiente, tal como se establece en el artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que implica perseguir un alto nivel de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad. Por último, la iniciativa contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible n.º 13 («Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos»).

Se espera que la posible ampliación del comercio de derechos de emisión a nuevos sectores y la expansión de la señal de precio del carbono en los sectores existentes: i) ofrezcan opciones de reducción adicionales en toda la UE; ii) impulsen la reducción de las emisiones cuando sea, en general, más rentable; y iii) proporcionen recursos para invertir en la acción por el clima. Sin embargo, si se logra una reducción de las emisiones en Europa debido a la disminución de la producción industrial (es decir, la fuga de carbono) y no al uso de tecnologías más eficientes y limpias, no habría ningún beneficio climático en general, ya que las emisiones se producirían en países no pertenecientes a la UE.

Mientras tanto, ampliar el comercio de derechos de emisión en un contexto político adecuado proporcionaría incentivos económicos armonizados para reducir las emisiones y adoptar soluciones hipocarbónicas. Una señal más fuerte de precio del carbono daría lugar a costes más elevados para las entidades cubiertas que aún tienen que descarbonizarse, aunque el impacto exacto sobre los sectores en su conjunto depende también de su capacidad para repercutir dichos costes a los consumidores. Por consiguiente, esto también influiría en las posibles repercusiones sociales de la intervención, por ejemplo, en términos de precio de los productos.

Para cada opción considerada, la iniciativa evaluará los efectos directos e indirectos en la competitividad (incluidas las pequeñas y medianas empresas), el empleo y el crecimiento, así como cualquier otro impacto social que pueda determinarse. Asimismo, examinará opciones de simplificación, en particular para evitar las cargas adicionales derivadas de las obligaciones de seguimiento y notificación.

D. Instrumentos de mejora de la legislación

Evaluación de impacto y evaluación

Se llevarán a cabo paralelamente una evaluación y una evaluación de impacto para apoyar la preparación de esta iniciativa. La evaluación se centrará en los cinco criterios de evaluación del marco para la mejora de la legislación: eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE. Como se ha explicado anteriormente, las conclusiones de la evaluación de la Directiva y la Decisión vigentes contribuirán al ejercicio de investigación sobre: i) las posibles opciones de actuación y alternativas previstas para abordar los problemas detectados en el futuro; y ii) la evaluación del impacto de dichas opciones. La evaluación de impacto examinará las posibles repercusiones económicas, sociales y medioambientales de las posibles modificaciones de la Directiva RCDE UE y de la Decisión de reserva de estabilidad del mercado. La evaluación contribuirá a la preparación de una posible propuesta legislativa y servirá de base para la decisión de la Comisión sobre posibles ajustes futuros del RCDE UE y de la REM. La publicación de la posible propuesta legislativa, junto con la evaluación de impacto y el informe de evaluación que la acompañan, está prevista para el tercer trimestre de 2026.

Estrategia de consulta

La consulta tiene por objeto dar al público y a las partes interesadas, en particular aquellas que se verán directamente afectadas por esta iniciativa, la posibilidad de aportar sus opiniones y contribuciones.

Los métodos de consulta incluirán una consulta pública abierta, entrevistas específicas con las partes interesadas, una encuesta específica a las autoridades nacionales y solicitudes de datos adaptadas para recopilar información más detallada en ámbitos temáticos clave.

Se espera que la consulta pública abierta se ponga en marcha en el primer trimestre de 2025. Durará doce semanas y será accesible a través de la [página de consultas públicas de la Comisión «Díganos lo que piensa»](#) en todas las lenguas oficiales de la UE.

Al término de este proceso de consulta, se redactarán un informe fáctico resumido y un informe de síntesis. El informe fáctico resumido se publicará ocho semanas después del cierre de la consulta pública abierta. El informe de síntesis se adjuntará a la evaluación de impacto.

¿Por qué se realiza la consulta?

La consulta tiene por objeto garantizar que todas las partes interesadas puedan aportar sus opiniones y contribuciones sobre la revisión de la Directiva RCDE UE y la Decisión de reserva de estabilidad del mercado. Gracias a ello, además, mejorará la base empírica en la que se sustenta la iniciativa. La consulta pretende recabar contribuciones en ámbitos como los siguientes:

- la gestión del riesgo de fuga de carbono;
- la posible ampliación de la cobertura del RCDE UE (por ejemplo, incineración de residuos sólidos municipales, vuelos y actividades de aviación adicionales e instalaciones con una capacidad térmica inferior a 20 MW);
- la reserva de estabilidad del mercado;
- la vinculación del RCDE con otros mercados internacionales del carbono; y
- mecanismos de apoyo para las absorciones de carbono y la captura y utilización del carbono.

Público destinatario

Se anima al público general y a las organizaciones a participar en esta consulta. Se solicitan especialmente contribuciones de las autoridades administrativas nacionales y subnacionales de la UE, las autoridades administrativas de países no pertenecientes a la UE, las empresas, las asociaciones profesionales, las ONG, las asociaciones de trabajadores y los sindicatos, las consultorías, los grupos de reflexión y las instituciones académicas y de investigación.