



**INFORME 25-01-2021**  
**Energía y Sostenibilidad EUROPA**

- Avance 2021 en la aprobación de la primera Ley del clima europea
- Estrategias y planes de la EU en el último trimestre de 2020

## Sumario

<b>1</b>	<b>La Propuesta de Ley Europea del Clima llega a la última fase de negociación en trilogos</b>	<u><a href="#">25/01/2021</a></u>
<b>2</b>	<b>Propuesta de revisión del Reglamento RTE-E</b>	<u><a href="#">14/12/2020</a></u>
<b>3</b>	<b>Reglamento sobre baterías y residuos de baterías</b>	<u><a href="#">10/12/2020</a></u>
<b>4</b>	<b>Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente</b>	<u><a href="#">09/12/2020</a></u>
<b>5</b>	<b>Estrategia de la UE sobre las Energías Renovables Marinas</b>	<u><a href="#">19/11/2020</a></u>
<b>6</b>	<b>Estrategia de la EU sobre el Metano</b>	<u><a href="#">14/10/2020</a></u>
<b>7</b>	<b>Oleada de renovación en los edificios</b>	<u><a href="#">14/10/2020</a></u>



1

## La Propuesta de Ley Europea del Clima llega a la última fase de negociación en trilogos

[IR AL INDICE](#)

La *primera Ley Europea del Clima*, que actualmente está en la última fase de negociación entre los dirigentes de la UE –Comisión, Parlamento y Consejo Europeo–, busca marcar el rumbo de las políticas de energía y clima de la UE, mediante la incorporación al derecho comunitario del objetivo de neutralidad climática a 2050 y el aumento del objetivo intermedio de reducción de emisiones en 2030 al 55%.

La Comisión publicó en marzo de 2020 la propuesta de Ley del Clima Europea con el fin de establecer el marco normativo para lograr la neutralidad climática en 2050 ([COM \(2020\) 80 final](#)) en consonancia con el Pacto Verde Europeo (Green Deal) y el Acuerdo de París.

Dicha propuesta se modificó en septiembre de 2020 para reflejar el objetivo de aumentar el hito intermedio de reducir las emisiones a 2030 en al menos un 55% (previamente fijado en un 40% en el *Winter Package*) en comparación con los niveles de 1990 ([COM\(2020\) 563 final](#)). La razón de tal incremento se justificó a través de un informe de evaluación del impacto (*Impact Assessment*) del efecto de reducir las emisiones entre un 50-55% de aquí a 2030 en la economía, la sociedad y el medio ambiente ([SWD\(2020\) 176 final](#)).

La evaluación de impacto realizada por la Comisión analiza fundamentalmente el potencial de reducción de emisiones en el sector de los edificios, el transporte, la industria, TIC y agricultura.

Apoyándose en la citada evaluación, el Plan referente al Objetivo Climático para 2030 ([COM\(2020\) 562 final](#)), confirma que lograr una reducción del 55% de las emisiones de GEI para 2030 *no dañaría la economía en su conjunto y mejoraría el bienestar de los ciudadanos*. De hecho, el documento estima que la mejora en la seguridad de suministro supondría *ahorrar 100.000 M€ en la factura de importación de la UE* a lo largo del período 2021-2030.

No obstante, en la evaluación de impacto también se señala que, tanto los hogares de bajos ingresos como los sectores muy dependientes de los combustibles fósiles e intensivos en energía, pueden tener un impacto negativo sin medidas específicas de redistribución.

En la evaluación de impacto se ha examinado la manera en que cada sector de la economía a través de la legislación europea –principalmente la Directiva de EERR, la Directiva de eficiencia energética o la regulación relativa las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector transporte– podría contribuir al cumplimiento del objetivo del 55%. En este sentido, el documento señala la necesidad de herramientas que permitan dar señales de precios apropiadas y de preparar el terreno para adaptar las futuras políticas en materia de energía y clima de forma que se alineen con el nuevo objetivo de descarbonización a 2030.

### Conclusiones fundamentales:

- Es necesario revisar y ampliar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, aumentar la eficiencia energética y las políticas en materia de energías renovables y hacer más estrictas las normas en materia de CO<sub>2</sub> aplicables a los vehículos de carretera.
- Si no se inicia en esta década la demostración y despliegue a gran escala de tecnologías renovables y muy bajas en carbono, los sectores clave como el uso de la tierra, el transporte y la industria no serán capaces de realizar los cambios necesarios después de 2030 con el fin de alcanzar la neutralidad climática en 2050.
- En el sector del transporte, es necesario reforzar las políticas para lograr una mayor reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la disponibilidad de infraestructura para los vehículos de cero emisiones, y una mayor penetración de combustibles renovables y bajos en carbono (particularmente en el sector de la aviación y el marítimo, donde la electrificación no es viable).
- Se requieren señales de inversión más claras y contundentes para que la planificación y las decisiones de inversión actuales sean coherentes con la transición hacia la neutralidad climática.



## La Propuesta de Ley Europea del Clima llega a la última fase de negociación en trilogos

[IR AL INDICE](#)

### Posiciones del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a la propuesta de la CE

En el marco del procedimiento legislativo europeo ordinario, las posiciones del PE y del Consejo respecto a la propuesta de la CE son las siguientes:

- El [Parlamento Europeo adoptó su posición](#) en octubre. Los eurodiputados piden que cada uno de los EEMM por separado logren la neutralidad en las emisiones de aquí a 2050 (en lugar de la UE en su conjunto) y elevan el objetivo a 2030 al 60%. Asimismo, proponen establecer un objetivo provisional a 2040, incorporar instrumentos como el presupuesto de carbono, la creación de un Consejo Europeo sobre el Cambio Climático, y la eliminación progresiva de subvenciones a los combustibles fósiles en 2025 a más tardar.
- El Consejo llegó a un acuerdo [parcial a finales de octubre](#). Modificó la parte de la propuesta que permitiría adoptar mediante *actos delegados* la trayectoria para lograr la neutralidad climática. Pide también que la CE proponga un objetivo intermedio para 2040, así como mantener el concepto de trayectoria indicativa y lineal para ayudar a evaluar los avances hacia la descarbonización. El acuerdo del Consejo se [adoptó finalmente el 17 de diciembre](#), aceptando el objetivo de del 55% a 2030 propuesto por la Comisión.

### Próximas negociaciones y adaptación de los planes de la CE al nuevo objetivo a 2030

Tras haber sido adoptadas las respectivas posiciones en Consejo y Parlamento, el siguiente paso es que se lleven a cabo las [negociaciones interinstitucionales](#) para acordar el texto definitivo de la ley. La presidencia actual del Consejo considera de alta prioridad la adopción de la Ley, está previsto que las negociaciones terminen antes de junio.

Dado que alcanzar una mayor reducción de emisiones a 2030 requiere de acciones adicionales en todos los sectores –en particular en los difusos (edificios, transporte) y en la industria–, la CE ha empezado a elaborar propuestas de revisión de las políticas energético-climáticas (legislativas y no legislativas) que [se presentarán a más tardar en junio de 2021](#). Entre otras, desde ACENTO señalamos las siguientes iniciativas legislativa incluidas en el calendario de trabajo de la CE para 2021 ([COM \(2020\) 690 final](#)):

- Revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión
- Modificación de la Directiva de energías renovables y la Directiva de eficiencia energética

para materializar la ambición del nuevo objetivo climático para 2030.

- Revisión del Reglamento por el que se establecen normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos.
- Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía.
- Revisión de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos.

Según la Comisión, el nuevo objetivo climático para 2030 contribuirá a centrar la recuperación económica que necesita Europa tras la pandemia. Estimulando inversiones en una economía eficiente en el uso de los recursos, fomentando la innovación en tecnologías limpias, e impulsando la competitividad y creación de empleos verdes. Asimismo, el nuevo hito a 2030, también será la base de los debates sobre la revisión de la contribuciones a nivel nacional en cada uno de los EEMM para reducir las emisiones en el marco del Acuerdo de París.

1. Presupuesto que determine las emisiones de GEI disponibles hasta 2050 sin poner en peligro los compromisos del Acuerdo de París.



2

## Propuesta de revisión del Reglamento RTE-E

14-12-2020

[IR AL INDICE](#)

La revisión de la normativa sobre las redes transeuropeas de energía fomenta la transformación de infraestructuras para adaptarse a las nuevas tecnologías para contribuir a la descarbonización de la economía, dando prioridad a las redes eléctricas, la energía marina y los gases renovables.

**La CE adoptó en diciembre una propuesta de revisión de la normativa de la UE sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas (Reglamento RTE-E) adoptado en 2013.**

Este Reglamento, a través la ejecución de los Proyectos de Interés Común (PIC) en todas las regiones, ha aumentado y mejorado la interconexión de las redes energéticas, contribuyendo a la mayor integración del mercado interior energético y a la convergencia de precios en Europa, a la seguridad del suministro, el fomento de la eficiencia energética, así como el desarrollo de energías renovables.

La propuesta de revisión de la normativa RTE-E ([COM \(2020\) 824 final](#)) se ha adoptado con el fin de modernizar las infraestructuras energéticas transfronterizas y adaptarlas a las nuevas tecnologías, con el fin de alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. Así, fomenta la transformación de infraestructuras para adaptarse a las nuevas tecnologías a través de PIC que deben contribuir a la consecución de los objetivos de reducción de emisiones de la UE para 2030 y de neutralidad climática de aquí a 2050<sup>2</sup>.

La normativa revisada de la RTE-E permitirá que las nuevas tecnologías energéticas limpias se conecten al sistema energético, incluida la energía eólica marina y los gases renovables (como el hidrógeno verde). Da prioridad a las redes eléctricas, la energía marina y los gases renovables, mientras que *las infraestructuras de petróleo y gas natural dejarán de ser subvencionables*. El nuevo Reglamento contribuirá por tanto a los objetivos de reducción de emisiones de la UE.



Asimismo, seguirá conectando regiones actualmente aisladas de los mercados energéticos europeos, contribuirá a la construcción eficiente de redes transfronterizas reforzará las interconexiones transfronterizas existentes y promoverá la cooperación entre los países.

2 - El Reglamento revisado seguirá garantizando que los proyectos nuevos respondan a los objetivos de integración del mercado, competitividad y seguridad del suministro.



Propuesta de revisión del Reglamento RTE-E  
14-12-2020

[IR AL INDICE](#)

**La propuesta incluye  
las siguientes  
medidas principales**

- La obligación de que todos los proyectos cumplan los criterios ineludibles de sostenibilidad y sigan el principio de no ocasionar daños establecido en el Pacto Verde.
- La actualización de las categorías de infraestructuras que puedan ser subvencionadas mediante la política sobre RTE-E, poniendo fin a las ayudas para las infraestructuras de petróleo y gas fósil.
- Un nuevo énfasis en las redes eléctricas marinas, con disposiciones que faciliten una planificación y ejecución de infraestructuras en tierra y mar más integradas mediante la introducción de la ventanilla única para los proyectos en alta mar.
- Un nuevo énfasis en las infraestructuras de hidrógeno (transporte y electrolizadores).
- Normas actualizadas para promover redes eléctricas inteligentes a fin de facilitar la electrificación y aumentar la generación de electricidad a partir de fuentes renovables.
- Nuevas disposiciones sobre inversiones en redes inteligentes para integrar los gases renovables (biogás, hidrógeno verde) en las redes existentes.
- Atención continua a la modernización de las redes y el almacenamiento.
- Nuevas disposiciones para apoyar proyectos que conecten la UE con terceros países (proyectos de interés mutuo o PIMs) y demuestren su beneficio mutuo y la contribución a los objetivos climáticos en términos de seguridad del suministro y descarbonización.
- Revisión del *marco de gobernanza* para mejorar el proceso de planificación de infraestructuras y garantizar que se ajuste a los objetivos climáticos y a los principios de integración del sistema energético, mediante una mayor participación de las partes interesadas, un refuerzo de la ACER y una mejor supervisión por la Comisión.
- Medidas para simplificar los procedimientos administrativos que aceleren la ejecución de los proyectos, acorten los procedimientos de autorización de los PIC, para evitar retrasos en los proyectos que faciliten la transición energética, y refuercen la transparencia y la participación en las consultas.



3

## La regulación sobre baterías

10-12-2020

[IR AL INDICE](#)

La Propuesta de Reglamento sobre baterías y residuos de baterías ([COM \(2020\) 798/3](#)), revisa la [Directiva sobre pilas y acumuladores](#) de 2006. La nueva normativa se convertirá en Reglamento (en lugar de una Directiva como en el caso anterior), lo que implica que será directamente aplicable en los 27 tan pronto como entre en vigor. En este sentido, la CE ha confirmado que debería estar en vigor a finales de 2022.

La nueva propuesta aborda cuestiones sociales, económicas y medioambientales relacionadas con todos los tipos de baterías (industriales, de automóviles, de vehículos eléctricos y portátiles; por primera vez incluirá normas sobre *baterías de flujo*) comercializadas en la UE y todas las etapas del ciclo de vida –desde el abastecimiento de materiales hasta el uso y el tratamiento de segunda vida útil, reciclaje y fin de vida útil–.

El Reglamento tiene como objetivo principal reducir al mínimo los residuos y maximizar los recursos, manteniendo y reincorporando los materiales valiosos a la economía de la UE. Estableciendo requisitos estrictos en cada fase del ciclo de vida en línea con las acciones anunciadas dentro del [Plan de Acción para la Economía Circular](#).

### Las medidas específicas que se abordan ...

**Contribuirán a desbloquear inversiones a gran escala y a impulsar la capacidad de producción de baterías innovadoras y sostenibles en Europa.**

**... incluyen fundamentalmente:**

1

Establecer *requisitos obligatorios de sostenibilidad* de las baterías que se comercializarán en el mercado de la UE. Incluido el uso de materias primas de origen responsable, el empleo restringido de sustancias peligrosas, un nivel obligatorio mínimo de materiales reciclados, la huella de carbono, las condiciones de rendimiento y durabilidad.

2

Ofrecer seguridad jurídica para desbloquear inversiones a gran escala e impulsar la capacidad de producción.

3

Establecer nuevos requisitos y objetivos sobre el contenido de materiales reciclados y la recogida, el tratamiento y el reciclado de las baterías en la parte final de su vida útil.

4

Eliminar progresivamente el uso de baterías no recargables cuando existan otras alternativas.

5

Establecer requisitos de información y etiquetado (sobre el uso y las etapas del final de su vida útil) tanto para los operadores y usuarios finales, en particular para proporcionar orientación





La regulación sobre baterías  
10-12-2020

IR AL INDICE



**A más tardar, el 1 de enero de 2026,  
las baterías industriales deberán  
tener un registro electrónico de cada  
batería EN 22 EN que comercialicen**

6

Normas sobre la huella de carbono: a partir del 1 de julio de 2024, solo podrán comercializarse las baterías de vehículos eléctricos e industriales recargables que cuenten con una declaración de huella de carbono. Se establecerán umbrales máximos de huella de carbono en diferentes etapas temporales.

7

Todas las baterías recogidas deberán reciclarse. Se establece porcentajes de recogida de baterías:

- El porcentaje actual de recogida de las baterías portátiles (hogares) equivale al 45 %, debería ascender al 65 % en 2025 y al 70 % en 2030.
- Las baterías industriales, de automóviles y de vehículos eléctricos deben recogerse íntegramente.

8

Las baterías que contengan materiales valiosos (cobalto, plomo, litio o níquel), contendrán información sobre la cantidad que se recupere de los mismos<sup>3</sup>.

9

Se establece un *marco para facilitar la reutilización de las baterías* de los vehículos eléctricos para que puedan tener una segunda vida útil (por ejemplo: como sistemas fijos de almacenamiento de energía o como parte de la red eléctrica)<sup>4</sup>.

10

Transición ecológica y digital: el uso de nuevas TIC, como el *pasaporte para baterías* y el *espacio de datos* asociado, será fundamental para aumentar la transparencia del mercado de baterías y la trazabilidad de las mismas a lo largo de su ciclo de vida.

11

Se modifican los requisitos para la aplicación de obligaciones ampliadas de responsabilidad del productor (EPR).

12

Se actualizan conceptos y definiciones (por ejemplo: vida útil, sustancias peligrosas, etc.).

3 - Estableciéndose altos valores de recuperación (ver artículo 8): cuotas mínimas de contenido recuperado para el 1 de enero de 2030: 12% de cobalto; 85% de plomo, 4% de litio y 4% de níquel, aumentó a 20% cobalto, 10% litio y 12% níquel a 1 enero de 2035. Para el plomo, la cuota mínima se mantendrá en el 85%.

4 - El artículo 59 contiene requisitos relacionados con las operaciones de reasignación y remanufactura para la segunda vida útil de las baterías industriales.



4

## La Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible

09-12-2020

[IR AL INDICE](#)

La CE publicó en diciembre su nueva Estrategia para una Movilidad Inteligente y Sostenible acompañada de un plan de acción de 82 iniciativas con el fin de guiar la acción de la UE durante los próximos 4 años hacia una transformación ecológica y digital del sector, haciéndolo más resiliente a futuras crisis.

Con el objetivo de que el transporte europeo sea sostenible y se generen los incentivos adecuados para ser más competitivos a nivel mundial, la Estrategia de Movilidad Inteligente ([COM \(2020\) 789 final](#)) establece una hoja de ruta para lograr su transformación verde y digital, reiterando que la movilidad debe basarse en un sistema de transporte multimodal eficiente e interconectado.

Las ambiciones de la Estrategia se han concretado a través de una serie de hitos en 2030, 2035 y 2050 (Tabla 1).

Hitos	2030	2035	2050
<b>Coches cero emisiones</b>	Al menos 30 millones		Prácticamente todos los automóviles y furgonetas.
<b>Camiones cero emisiones</b>	Al menos 80.000		Prácticamente todos los autobuses y vehículos pesados nuevos.
<b>Viajes colectivos planificados neutros en emisiones</b>	Trayectos inferiores a 500 km		
<b>Neutralidad climática</b>	100 ciudades europeas		
<b>Porcentaje de combustibles renovables y bajos en carbono</b>	5% en aviación 7% en transporte marítimo		Más del 60% en aviación Más del 80% en transporte marítimo
<b>Grandes aviones de cero emisiones</b>		Listos para su comercialización	
<b>Buques oceánicos de cero emisiones</b>	Listos para su comercialización		
<b>Aumento del tráfico ferroviario de mercancías</b>	Aumento en un 50%		Duplicado
<b>Aumento del transporte marítimo de corta distancia</b>	En un 25%		En un 50%
<b>Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) multimodal</b>	Movilidad automatizada y conectada a gran escala		Totalmente operativo y equipado con sistemas inteligentes de gestión, que proporcione conectividad de alta velocidad.

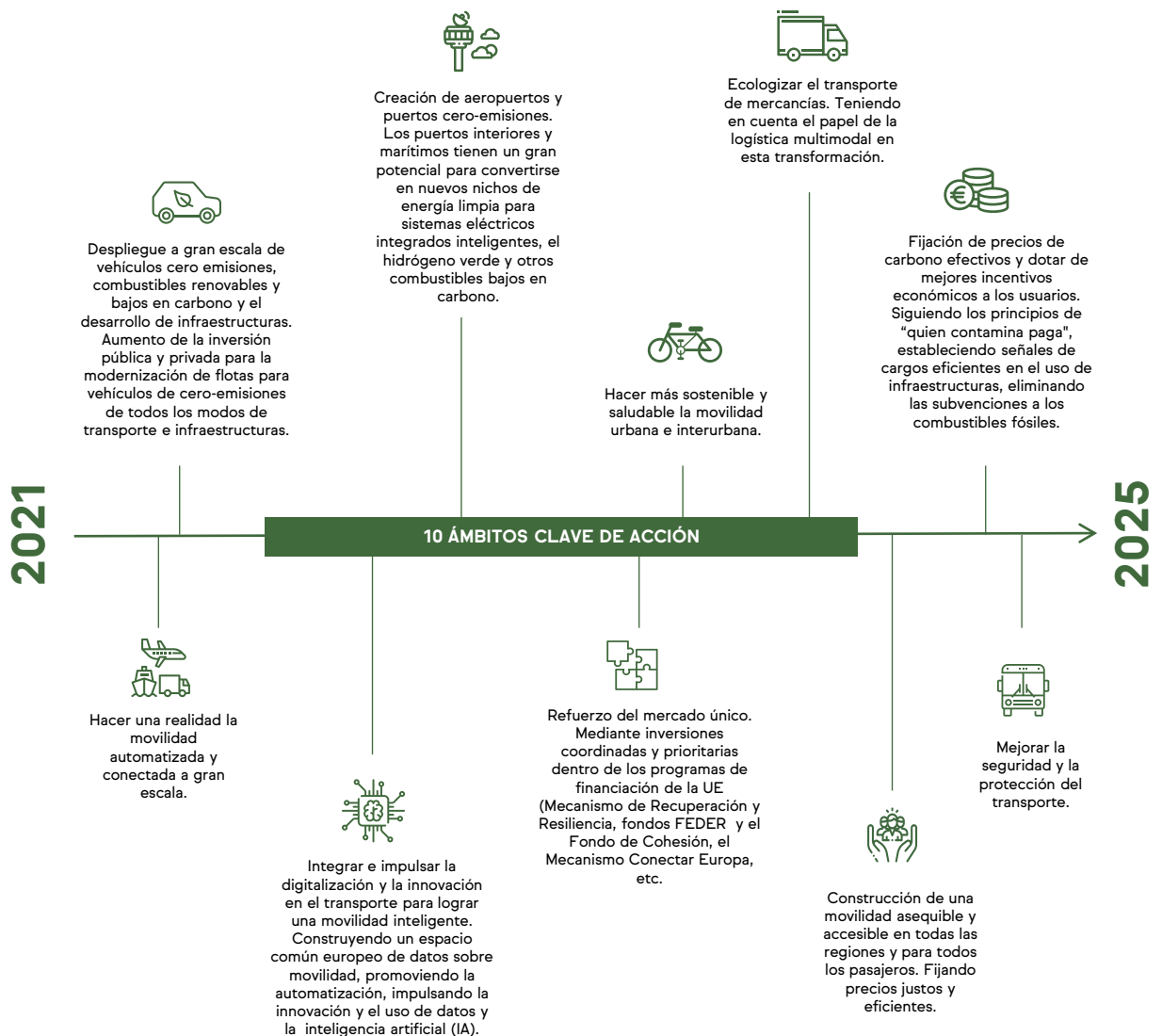




La Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible  
09-12-2020

IR AL INDICE

El cumplimiento de estos hitos se llevará a cabo a través de un [plan de acción con 82 iniciativas](#), destacando **10 ámbitos clave de acción** que guiarán la acción política en los próximos 4 años:





La Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible  
09-12-2020

IR AL INDICE

Las ambiciones de la Estrategia se lograrán mediante la aplicación, en los próximos 4 años, de las iniciativas propuestas (legislativas y no legislativas) enumeradas en el Plan de Acción que la acompaña.

Entre las 82 iniciativas planteadas en las distintos ámbitos mencionados, desde ACENTO destacamos las siguientes:

- La revisión del régimen de Comercio de Derechos de Emisión (Mercado ETS).
- La revisión de la Directiva de fiscalidad energética.
- La revisión de la *Directiva de renovables* (REDII) en relación a los combustibles renovables y bajos en carbono.
- La revisión de los *estándares de emisiones de CO2*, tanto para los automóviles como para los vehículos pesados.
- Revisión de la Directiva de infraestructura de combustibles alternativos (biocombustibles, bio-propano, electricidad, H2, biogás, ...).
- Revisión de la Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes ([Directiva STI](#));
- Lanzamiento en 2021 de una Estrategia sobre inteligencia artificial (IA) en movilidad.



5

## Estrategia de la UE sobre las Energías Renovables Marinas 19 -11-2020

IR AL INDICE

Mediante la Estrategia de Energías Renovables Marinas se pretende planificar y garantizar el despliegue de estas energías de forma rentable, facilitando que las distintas regiones colaboren de forma más eficiente, teniendo en cuenta el potencial de producción de la UE y fortaleciendo el liderazgo industrial en tecnologías *offshore*.

La CE publicó en noviembre su nueva Estrategia sobre las Energías Renovables Marinas ([COM \(2020\) 741 final](#)) para promover el crecimiento del sector.

Se han establecido los siguientes **objetivos de expansión de capacidad**:

- Aumentar la capacidad en energía marina<sup>6</sup>: de su nivel actual (de 12 GW) a 60 GW como mínimo para 2030 y 300 GW para 2050.
- Instalar 40 GW de energía oceánica y otras tecnologías emergentes, como las energías eólica y solar flotantes, de aquí a 2050.

Entre los principales elementos de la Estrategia se destacan las siguientes:

1

Fomentar las **inversiones necesarias** para alcanzar los objetivos propuestos, que se estiman en casi 800.000 M€ de aquí a 2050. A fin de contribuir a generar esta inversión, la Comisión:

- Proporcionará un **marco jurídico claro y previsible** que ofrezca seguridad a los promotores y reduzca el riesgo para los inversores.

A tal fin, la CE evaluará si son necesarias normas más específicas y orientadas del mercado de la electricidad. Asimismo, velará por que las revisiones de las directrices sobre ayudas estatales faciliten un despliegue más eficiente en términos de costes.

- Ayudará a **movilizar todos los fondos necesarios** (Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, Invest EU, Horizonte Europa) para fomentar el desarrollo del sector.
- Garantizará una **cadena de suministro reforzada** que implique a múltiples regiones, en zonas costeras e interiores. La Estrategia subraya la necesidad de mejorar la capacidad de fabricación y las infraestructuras portuarias y de aumentar la mano de obra cualificada para mantener unos índices de instalación más elevados. Además, se creará una **plataforma específica sobre las energías renovables marinas** en el marco del foro sectorial sobre energía limpia.

2

Fomentar la **cooperación transfronteriza** entre los Estados miembros en materia de planificación e implementación a largo plazo.

- En particular en el mar del Norte, el mar Báltico, el mar Mediterráneo, el mar Negro, el océano Atlántico y las regiones ultraperiféricas y los territorios de ultramar.
- Mejorar la ordenación del espacio marítimo para un despliegue satisfactorio a gran escala de las renovables marinas y para el uso sostenible de nuestro espacio marino.
- Se propondrá un marco en relación con el Reglamento RTE-E revisado para la planificación de la red marítima a largo plazo, con la participación de los reguladores y de los EEMM en cada cuenca marítima.

3

Ayuda a la **innovación continua**

- Para desarrollar tecnologías alternativas que aprovechen la capacidad de nuestros mares para producir electricidad verde. Desde aquellos que producen energía eólica marina flotante hasta los que usan tecnologías de energía oceánica, como la undimotriz y la mareomotriz, las instalaciones fotovoltaicas flotantes y las algas para producir biocarburantes.
- Se fomentará la inversión pública y privada en nuevas infraestructuras y en investigación.

Se crearán nuevas oportunidades para la industria, se generarán empleos verdes en todo el continente y se reforzará el liderazgo mundial de la UE en tecnologías de energía marina. Por otro lado, para analizar y supervisar el impacto medioambiental, social y económico de las energías renovables marinas en el medio marino y en las actividades económicas que dependen de él, la Comisión consultará periódicamente a una comunidad de expertos formada por autoridades públicas, partes interesadas y científicos.

6 - La Estrategia asigna el objetivo de despliegue más ambicioso a las turbinas eólicas marinas (tanto fijas como flotantes), en las que la actividad comercial está muy avanzada.



## 6

## Estrategia de la UE sobre el Metano

14 -10-2020

[IR AL INDICE](#)

Con esta Estrategia, la UE liderará a escala mundial el objetivo de reducir las emisiones de metano en todos los sectores pertinentes y en colaboración con todos los socios internacionales de la Unión.

La CE publicó en octubre la Estrategia de la UE para reducir las emisiones de metano ([COM \(2020\) 663 final](#)), fundamental para alcanzar nuestros objetivos climáticos para 2030 y el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050.

La Estrategia presenta medidas legislativas y no legislativas en los sectores de la energía, la agricultura y los residuos, que suponen cerca del 95% de las emisiones mundiales de metano asociadas a la actividad humana.

### Entre las prioridades que se abordan se destacan las siguientes :

- Propuesta de una legislación de la Unión que imponga la obligación de medir, notificar y verificar todas las emisiones de metano procedentes del **sector de la energía**. Se propondrá la obligación de mejorar la detección y reparación de fugas en las infraestructuras de gas y se valorará la elaboración de legislación que prohíba las prácticas de combustión en antorcha y venteo.
- Mejora de la medición y la notificación de las emisiones de metano por parte de las empresas, también a través de iniciativas sectoriales específicas.
- Detección por satélite de superemisores, a través del programa Copernicus de la UE.
- Respaldo a la creación de un observatorio internacional de emisiones de metano en colaboración con las Naciones Unidas, así como un índice de suministro de metano destinado a aumentar la transparencia internacional.
- Se estudiarán posibles normas, objetivos o incentivos aplicables a las importaciones de energía en la Unión, así como los instrumentos para garantizar su cumplimiento.
- La notificación de las emisiones procedentes de la **agricultura** se mejorará mediante una mejor recopilación de datos, y promoverá oportunidades para reducir las emisiones respaldándose en la política agrícola común.
- Prestación de ayuda específica destinada a acelerar el desarrollo del mercado del biogás procedente de fuentes sostenibles, incluidos proyectos piloto dirigidos a las comunidades rurales y agrícolas.
- Promoción de las mejores prácticas y tecnologías, de cambios en la alimentación y la cría, y de la captura de dióxido de carbono en suelos agrícolas a fin de reducir las emisiones procedentes del sector de la agricultura.
- Obligación de mejorar la detección y la reparación de fugas (LDAR) en todas las infraestructuras de gas fósil, así como en la producción, el transporte y la utilización de dicho gas.
- Posible adopción de nueva legislación sobre venteo, combustión en antorcha y normas que cubran toda la cadena de suministro.
- Revisión de la Directiva sobre vertederos, la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas y la Directiva sobre lodos de depuradora.
- Se valorará la posibilidad de proponer nuevas investigaciones sobre las tecnologías de producción de biometano a partir de residuos.
- Se revisará el Reglamento de reparto del esfuerzo y estudiará una posible ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva sobre las emisiones industriales, a fin de que abarque los sectores emisores de metano todavía no incluidos.



7

## Oleada de renovación en los edificios 14 -10-2020

IR AL INDICE

La CE aspira al menos a duplicar las tasas de renovación de edificios en los próximos 10 años y a garantizar que las renovaciones den lugar a una mayor eficiencia energética y de los recursos.

La Comisión publicó en octubre la Estrategia sobre una oleada de renovación para mejorar la eficiencia energética de los edificios ([COM \(2020\) 662 final](#)).

Para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones en un 55 % para 2030, propuesto por la Comisión en septiembre de 2020, la UE debe reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los edificios en un 60 %, su consumo de energía en un 14 % y el consumo energético de calefacción y refrigeración en un 18 %. Además, la inversión en los edificios puede aportar un estímulo muy necesario al sector de la construcción y a la macroeconomía.

En este sentido, el objetivo de la oleada de renovación es **renovar 35 millones de edificios ineficientes de aquí a 2030**. De esta forma, se reducirán las emisiones, se fomentará la digitalización y se mejorará la reutilización y el reciclaje de materiales. Asimismo, se crearán hasta **160 000 puestos de trabajo verdes adicionales** en el sector de la construcción.

### La estrategia incluirá las siguientes acciones prioritarias:

- Adoptar una regulación y unas normas más sólidas, así como proporcionar información sobre la eficiencia energética de los edificios, a fin de establecer mejores incentivos para las renovaciones en los sectores público y privado. Incluida la introducción gradual de normas mínimas obligatorias de eficiencia energética para los edificios existentes, normas actualizadas para los certificados de eficiencia energética y una posible ampliación de los requisitos de renovación de edificios para el sector público.
- Garantizar una financiación accesible y bien orientada, en particular a través de las iniciativas emblemáticas «Renovate» y «Power Up» del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en el marco de Next Generation EU, normas simplificadas para combinar diferentes flujos de financiación y múltiples incentivos para la financiación privada.

- Aumentar la capacidad para preparar y ejecutar proyectos de renovación, desde la asistencia técnica a las autoridades nacionales y locales hasta la formación y el desarrollo de competencias para los trabajadores en nuevos empleos verdes.
- Ampliar el mercado de productos y servicios de construcción sostenibles, incluida la integración de nuevos materiales y soluciones ecológicas.
- Revisar la legislación sobre la comercialización de productos de construcción y sobre los objetivos de reutilización y recuperación de materiales.
- Desarrollar enfoques de proximidad para que las comunidades locales integren soluciones digitales y renovables y creen distritos de energía cero, en los que los consumidores se conviertan en prosumidores que vendan energía a la red.
- La estrategia también incluye una Iniciativa de Vivienda Asequible para 100 distritos.

Por otra parte, con la revisión de la Directiva de energías renovables en junio de 2021, se estudiará la posibilidad de reforzar el objetivo de la calefacción y la refrigeración a partir de fuentes renovables e introducir un nivel mínimo de energía renovable en los edificios.

La Comisión también examinará cómo podrían utilizarse los recursos presupuestarios de la UE junto con los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) para financiar planes nacionales de eficiencia y ahorro energéticos destinados a poblaciones con ingresos bajos.

Promovemos y protegemos el valor y los intereses corporativos desde el conocimiento profundo y la experiencia directa de nuestro equipo en las administraciones públicas más importantes del Estado y en Europa.

Creemos en la coexistencia entre riesgo y oportunidad, y trabajamos en un mundo en constante transformación por la defensa de los intereses de nuestros clientes.



Recoletos, 6 - 1º Derecha - 28001 Madrid



Rue du Congrès 35 - 1000 Brussels