

Síntesis detallada del Paquete *Fit for 55*

La Comisión presentó el 14 de julio de 2021 el esperado paquete legislativo “*Fit for 55*”. Un conjunto interrelacionado de iniciativas europeas para cumplir el objetivo vinculante de reducir las emisiones en al menos un 55% a 2030.

El Consejo y el Parlamento Europeo están comenzando los trabajos para establecer sus posiciones sobre las propuestas presentadas.

Sumario

Paquete Fit for 55		14/07/2021
1.	Revisión de la Directiva sobre energías renovables	
2.	Revisión de la Directiva sobre eficiencia energética	
3.	Hacia una movilidad ecológica	
3.1.	Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil	
3.2.	Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos	
3.3.	Iniciativa relativa a los combustibles de aviación sostenibles (ReFuelEU) y marítimo sostenible (fuel EU)	
4.	Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE	
5.	Mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono	
6.	Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía	
7.	Nuevo Fondo Social para el Clima, Reglamento de reparto del esfuerzo entre los EEMM y ampliación de los Fondos de Innovación y Modernización	



[IR AL INDICE](#)

Paquete *Fit for 55*

Este paquete de propuestas tiene por objeto conseguir que todos los sectores de la economía de la UE estén preparados para hacer frente a la obligación establecida en la primera Ley Europea del Clima, de junio de 2021, de reducir las emisiones en al menos un 55% a 2030, para lograr ser climáticamente neutros en 2050.

El Pacto Verde Europeo, adoptado en diciembre de 2019, estableció el plan rector para convertir a la UE en el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Con este fin, los países de la UE aceptaron reducir las emisiones en al menos un 55% de aquí a 2030 a través de la aprobación de la Ley Europea del Clima. Para lograr dicho hito intermedio, el paquete *Fit for 55* lanzado por la CE en julio de 2021, establece una serie de propuestas legislativas que inciden en el conjunto de las cadenas de valor de sectores como la energía y el transporte o la construcción y la renovación de edificios, y pretende contribuir a la creación de puestos de trabajo sostenibles y locales en toda Europa, reducir las emisiones globales, reducir la dependencia energética mejorando la seguridad de suministro y mejorar la salud y el bienestar social, combatiendo la pobreza energética.

Mediante la revisión o aprobación de hasta 13 reglamentos y directivas, el paquete *Fit for 55* supone una actualización integral de la legislación de la Unión Europea (UE) para alinearla con sus ambiciosos objetivos en política climática.

Las principales iniciativas y revisiones legislativas presentadas por la CE—que incluyen revisiones de las normas de la UE sobre eficiencia energética, fiscalidad de la energía, comercio de derechos de emisión y transporte— y que se detallan en las secciones siguientes, prevén a grandes rasgos los siguientes propósitos:

- Un mayor uso de las energías renovables y nuevos objetivos de ahorro energético.
- La venta de automóviles nuevos limpios y de combustibles más limpios destinados a los diferentes modos de transporte por carretera, marítimo y aéreo.
- Una ampliación de la tarificación europea del carbono para más sectores.
- Unos impuestos sobre la energía en consonancia con los objetivos climáticos.
- El apoyo a los ciudadanos vulnerables, a fin de protegerlos contra los costes adicionales que supondrá la transición al nuevo modelo económico europeo.

Tales propuestas servirán para adaptar las políticas de la UE en materia de energía, clima, uso del suelo, transporte y fiscalidad y pasarán ahora **al Consejo y al Parlamento Europeo** para poner en marcha el **proceso de toma de decisiones** de la UE, con el fin de negociar y adoptar un paquete legislativo que contribuya a alcanzar los objetivos climáticos para 2030.

Por otra parte, la UE compartirá estas propuestas con sus socios internacionales en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático COP26 que se celebrará en Glasgow en noviembre de 2021.

1



IR AL INDICE

Revisión de la Directiva sobre energías renovables

La Directiva propone fijar un objetivo más ambicioso a fin de producir el 40% de nuestra energía a partir de fuentes renovables de aquí a 2030.

Todos los Estados miembros contribuirán a ello y se autoimpondrán objetivos específicos para el uso de energías renovables en el transporte, la calefacción y refrigeración, los edificios y la industria. Además, se refuerzan los criterios de sostenibilidad en el uso de la bioenergía.

La revisión de la Directiva establece un marco global para el despliegue de energías renovables en todos los sectores de la economía, en consonancia con la visión de la Comisión para desarrollar el [sistema energético integrado del futuro](#).

La revisión de la [Directiva 2018/2001/UE](#) (DER2) se centra en sectores en los que el progreso en la integración de las energías renovables ha sido más lento hasta la fecha –como el transporte, la

construcción y la industria–. Pretende que los sistemas energéticos de la UE sean más flexibles, con el fin de que la calefacción urbana, las bombas de calor, las baterías domésticas y los vehículos eléctricos desarrollen su potencial de la forma más eficiente posible. Además, se apoya la adopción del hidrógeno renovable y se proponen nuevas normas para reforzar los criterios de sostenibilidad de la biomasa forestal, a fin de garantizar que la biomasa pueda seguir haciendo una contribución importante en coherencia con los objetivos de biodiversidad de la UE.

Nuevos objetivos a 2030

Con el fin de contribuir a la ambición de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030, la [propuesta de revisión de la Directiva](#) aumenta el objetivo actual europeo de alcanzar “al menos el 32%” de fuentes de energía renovables en la combinación energética global, establecido en la DER2, a **al menos el 40% para 2030**. Lo que representa duplicar la cuota actual europea de energías renovables del 19,7% en tan solo una década.



1. Revisión de la Directiva sobre energías renovables

IR AL INDICE

Objetivos destinados a estimular el cambio en sectores clave de aquí a 2030



En el **sector transporte** se proponen los siguientes objetivos:

- Nuevo objetivo de reducción de la **intensidad de emisiones** en el transporte del **13%** para 2030.
- Se fomenta el empleo de combustibles innovadores:
 - Nueva cuota del 2,2% para los biocombustibles avanzados.
 - Nueva cuota del 2,6% para los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO). Con vistas a apoyar el objetivo estratégico de electrolizadores de 40 GW esbozado en [la Estrategia del Hidrógeno Europea](#).



En el **sector de los edificios** se propone lo siguiente:

Alcanzar un porcentaje de, al menos, el **49% de renovables** en la energía utilizada en los edificios a 2030.

- Incremento anual obligatorio de **1,1 puntos porcentuales** de energías renovables en la *calefacción y refrigeración* en los EEMM, con complementos nacionales indicativos específicos.
- Incremento anual indicativo de **2,1 puntos porcentuales** en el uso de energías renovables y en calor y frío residuales para los *sistemas urbanos de calefacción y refrigeración* (aumento con respecto al actual de 1,0 punto porcentual).



En cuanto a **la industria** se proponen nuevos objetivos para que las industrias de gran consumo de energía desarrollen tecnologías innovadoras limpias:

- Incremento anual indicativo de **1,1 puntos porcentuales** en el uso de *energías renovables* en la industria.
- Nuevo objetivo de alcanzar una **cuota del 50% de hidrógeno renovable** en el *consumo total de hidrógeno en la industria*, incluidos los usos no energéticos.

1. Revisión de la Directiva sobre energías renovables

IR AL INDICE

Principales medidas a impulsar

Promover la electrificación y añadir flexibilidad al sistema energético

Se ofrecerán mayores incentivos para la electrificación (por ejemplo bombas de calor y vehículos eléctricos) y la incorporación de *nuevos combustibles, como el hidrógeno renovable en los edificios.*

La creación de un nuevo mecanismo de crédito con objeto de incentivar a los proveedores de combustibles para que utilicen electricidad renovable para cumplir los objetivos, impulsando el *uso de electricidad renovable en el sector del transporte.*

Destacan nuevas medidas destinadas a *flexibilizar el sistema energético de la UE*, por ejemplo: facilitar la integración del sistema de energías renovables a través de la información en tiempo real, la carga inteligente de vehículos eléctricos y la eliminación de barreras para lograr un mayor nivel de suministro de energías renovables –facilitando acuerdos de adquisición de la energía de origen renovable (PPAs,...), procesos de autorización acelerados de proyectos, fomento de la cooperación transfronteriza, etc.–.

Fomentar el hidrógeno renovable para sectores difíciles de descarbonizar

Se refuerzan los *criterios de certificación respecto a la sostenibilidad.* Amplía las normas existentes para la certificación y la trazabilidad a los combustibles renovables en todos los sectores, no solo en el sector del transporte.

Basándose en la Estrategia de la UE sobre el Hidrógeno, la propuesta *amplía el sistema de certificación de combustibles renovables a escala* de la UE para incluir el hidrógeno.

Asimismo, propone fijar una *meta vinculante para los combustibles renovables de origen no biológico* (como el hidrógeno) usados como materia prima o como vector energético.

Mejorar los criterios de sostenibilidad de la bioenergía

La propuesta pretende endurecer los criterios de sostenibilidad de la biomasa forestal en línea con la [Estrategia de la UE de Biodiversidad](#) para evitar el

aprovechamiento forestal insostenible y proteger las zonas de gran valor en términos de biodiversidad:

Quedará prohibido abastecerse de biomasa para la producción de energía en los bosques primarios y altamente biodiversos (en lugar de solo biomasa agrícola, como en las normas actuales), las turberas y los humedales.

No se financiará el uso de biomasa forestal a las instalaciones que generan únicamente electricidad a partir de 2026.

No se apoyarán los incentivos financieros nacionales para utilizar trozas de aserrío o trozas para chapa, tocones y raíces en la generación de energía.

Se exigirá que *todas las instalaciones de calefacción y energía a partir de biomasa cumplan los umbrales mínimos de reducción de las emisiones* de gases de efecto invernadero. Los criterios de ahorro de emisiones de GEI también deberían aplicarse a las instalaciones existentes basadas en biomasa (no solo a las nuevas).

Se aplicarán los *criterios de sostenibilidad de la UE a instalaciones de calefacción y energía más pequeñas.* El umbral para aplicar criterios de sostenibilidad para las instalaciones a pequeña escala se reduciría a 5 MW, en lugar del nivel actual de 20 MW.

Las [nuevas normativas](#) también introducen la obligación de los Estados miembros de diseñar regímenes de apoyo de acuerdo con el *principio en cascada de la biomasa*, según el cual la biomasa leñosa se utiliza de acuerdo con su mayor valor añadido económico y medioambiental, y se eliminaría gradualmente el apoyo a las instalaciones eléctricas que utilizan biomasa leñosa.

Otras medidas para eliminar los obstáculos al uso de energía renovable

La propuesta también introduce una *metodología de etiquetado de la UE para los productos industriales* producidos con energía renovable que apoyará la adopción de estos productos impulsada por el consumidor. También proponen la nueva obligación de contar con un *proyecto piloto transfronterizo para fomentar la cooperación regional* en materia de energías renovables.

Revisión de la Directiva sobre eficiencia energética

La Directiva propone un nuevo objetivo anual vinculante **más ambicioso** para disminuir el consumo de energía a escala de la UE.

Asimismo, se establece la manera de fijar las contribuciones nacionales y casi duplicará la obligación de ahorro energético anual de los Estados miembros.

El sector público tendrá que renovar el 3% de sus edificios cada año para impulsar la ola de renovación, crear puestos de trabajo y reducir el consumo de energía.

Con el fin de reducir el consumo global de energía, de reducir las emisiones y de luchar contra la pobreza energética, así como, de alcanzar el objetivo vinculante del 55% a 2030, la Comisión Europea ha publicado la [propuesta de refundición de la Directiva de la UE sobre eficiencia energética](#), que modifica Directiva [2018/2002/UE](#) estableciendo una serie de objetivos indicativos y vinculantes más ambiciosos, así como una serie de medidas para lograrlos.

La propuesta se focaliza en sectores de gran consumo con un alto potencial de ahorro de energía final para que sean más eficientes –en particular, la calefacción y la refrigeración, la industria y los servicios energéticos– y pone un especial énfasis en el sector público.



Nuevos objetivos a 2030

Se propone establecer un **nuevo objetivo vinculante de reducción del consumo de energía primaria al 39% y de energía final al 36%** para 2030, superando el objetivo actual no vinculante del 32,5%.

En este sentido, se introduce el establecimiento de un *sistema de evaluación comparativa en relación al objetivo de eficiencia energética a escala de la UE* para que los EEMM establezcan sus contribuciones indicativas nacionales al objetivo global vinculante de la UE.

Aumenta uno de los elementos clave para impulsar mejoras en la eficiencia energética de sectores clave como los edificios, la industria y el transporte: la *obligación de los Estados miembros de lograr ahorros anuales de energía en el consumo final*.

- Pretende elevar la obligación de incrementar el *ahorro anual de energía en el consumo final al 1,5% a partir de 2024* y hasta 2030 en todos los EEMM. En la actualidad, esta cifra obligatoria se fija en el 0,8% anual. Lo cual *supondría casi duplicar las obligaciones anuales de ahorro de energía* en el uso final de los Estados miembros.

2. Revisión de la Directiva sobre eficiencia energética

IR AL INDICE

Principales medidas a impulsar

Proponen que el principio de «primero, la eficiencia energética» debe aplicarse en las decisiones relativas a las políticas y a las inversiones. A través de la introducción de un requisito legal para dar prioridad a la eficiencia energética en las decisiones de planificación e inversión.

La nueva propuesta focaliza las medidas en sectores de gran consumo con un alto potencial de ahorro de energía final –en particular, los *servicios de calefacción y refrigeración* (que supone el 80% del consumo de energía en los edificios), la *industria* y los *servicios energéticos*– para que sean más eficientes.

La propuesta de refundición pretende llevar a cabo las siguientes medidas principales:

- Recogiendo una serie de elementos planteados en la [Estrategia de la Ola de Renovación](#), la propuesta incluye medidas para impulsar la rehabilitación de edificios como elemento clave para estimular la economía para abordar el reto de la pobreza energética.
- Introduce un nuevo *requisito para que los EEMM adopten medidas para aplicar mejoras de la eficiencia energética que den prioridad a los viviendas de consumidores vulnerables, sociales y los hogares en situación de pobreza energética.*
- En la calefacción y refrigeración urbana (*district heating*), la *definición de sistemas eficientes* se ajustará gradualmente para alejarse de los sistemas basados en combustibles fósiles.
- Los requisitos existentes para garantizar una mayor eficiencia en la generación de calor de los *sistemas de calefacción y refrigeración deberán extenderse a las instalaciones de suministro de energía más pequeñas* y a las instalaciones de servicio y centros de datos con un consumo significativo de energía.
- En la cogeneración, el objetivo es introducir *criterios adicionales para las emisiones específicas en la cogeneración de alta eficiencia (270 gCO₂/kWh).*
- Los *mayores consumidores de energía*, que utilicen más de 100 TJ/año y que aún no cuentan con *sistemas de gestión de la energía*, tendrán que implementarlos en el futuro.

- Se propone la obligación de realizar una *auditoría cuatrienal en el futuro solo a las empresas que utilicen más de 10 TJ/año* de energía.
- Se plantea un nuevo *requisito para el sector público* en cada EEMM de *reducción del consumo anual de energía en un 1,7% cada año.*
- Obligación de *renovación de al menos el 3% de la superficie de los edificios públicos* y el requisito de incluir de forma más sistemática los requisitos de eficiencia energética en los procedimientos de contratación pública.

Las medidas propuestas en la refundición de la DEE se consideran junto con los nuevos objetivos propuestos en la propuesta revisada de la Directiva de energías renovables para *incluir las energías renovables en la calefacción y en la refrigeración (1,1%), y para la calefacción y refrigeración urbana (1,4%),* con el fin de garantizar un mayor uso de las energías renovables y el calor residual en dichos sistemas.

Se propone que parte de estas *medidas se financien a través de los ingresos procedentes de los derechos de emisión del nuevo RCDE en los sectores de la construcción y el transporte* o del nuevo Fondo Social para el Clima.

Por otra parte, con la propuesta de revisión de la *Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios*, que se espera *que se publique antes de finales de año*, se pretenden cubrir medidas adicionales relacionados con la renovación de edificios y la descarbonización del sector de la construcción.



3

- 3.1 Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil
- 3.2. Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos
- 3.3. Iniciativas relativas a los combustibles sostenibles para aviación y para transporte marítimo

[IR AL INDICE](#)

Hacia una movilidad ecológica a 2050

El transporte debe reducir sus emisiones en un 90% de aquí a 2050. A través del paquete *Fit for 55* la CE pone en marcha iniciativas legislativas para acelerar la descarbonización del transporte por carretera, aéreo y marítimo, y complementar el comercio de derechos de emisión.

Principales iniciativas en el ámbito del transporte multimodal

1. Normas más estrictas en materia de **emisiones de CO2** para turismos y furgonetas que aceleren la transición hacia una movilidad sin emisiones.
2. El Reglamento sobre la infraestructura de los **combustibles alternativos** exigirá a los EEMM que amplíen la capacidad de carga acorde a la venta de vehículos de cero emisiones.
3. Iniciativas relativas al fomento de **combustibles sostenibles** en el sector de la aviación (ReFuel_EU) y en el transporte marítimo (Fuel_EU).

3.1. Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil

La CE propone **objetivos de emisiones de CO₂ más estrictos para turismos y furgonetas nuevos**. Se introducen medidas para hacer frente al aumento de las emisiones en el transporte por carretera a fin de complementar el comercio de derechos de emisión.

Con el propósito de contribuir a que aumente el número de vehículos de emisión cero y de baja emisión en las carreteras europeas, se propone [mejorar la regulación sobre los estándares de emisión de CO₂ de turismos y furgonetas nuevos](#) mediante la aplicación de objetivos más ambiciosos.

Nuevos objetivos a 2030 y 2035

Establecen **objetivos tecnológicamente neutros** con el fin de reducir las emisiones de aquí a 2030 y a 2035:

- Se dispone que las **emisiones de los turismos nuevos** disminuyan un **55% a partir de 2030 y un 100% a partir de 2035** en comparación con los niveles de 2021. Como consecuencia de ello, todos los vehículos nuevos matriculados a partir de 2035 serán de cero emisiones.
- Para las **furgonetas** se propone un objetivo de reducción de emisiones del **50% para 2030 y del 100% en 2035**.

Tabla 3.1.1. Reducción de emisiones de CO₂

Reducción de emisiones de CO ₂ para turismos (%)			
	2025	2030	2035
Objetivos antiguos	15%	37,5%	
Objetivos nuevos	15%	55%	100 %

Reducción de emisiones de CO ₂ para furgonetas (%)			
	2025	2030	2035
Objetivos antiguos	15%	31%	
Objetivos nuevos	15%	50%	100 %

3. Hacia una movilidad ecológica

- 3.1 Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil
- 3.2. Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos
- 3.3. Iniciativas relativas a los combustibles sostenibles para aviación y para transporte marítimo

[IR AL INDICE](#)

3.2. Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos

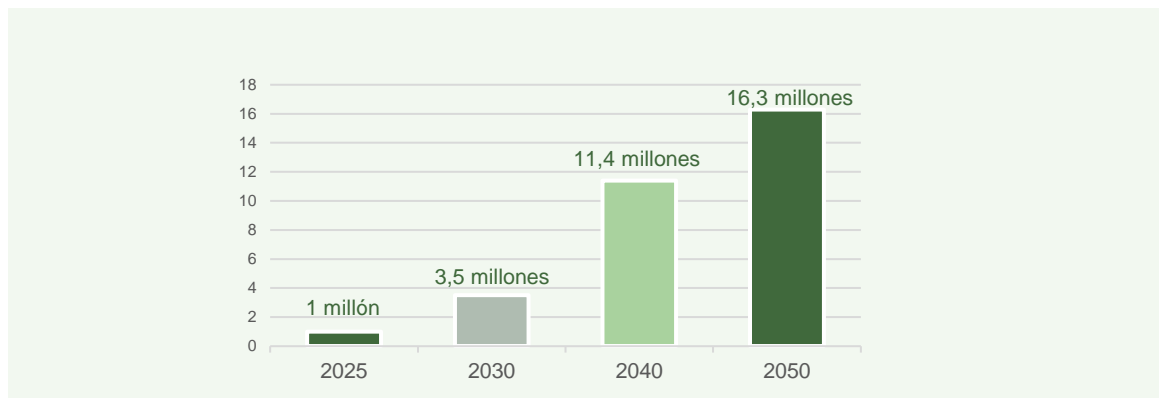
Se exigirá a los Estados miembros que amplíen la capacidad de recarga en consonancia con la venta de vehículos de cero emisiones y que instalen puntos de recarga y repostaje a intervalos regulares en las principales autopistas: cada 60 km para la recarga eléctrica y cada 150 km para el repostaje de hidrógeno.

A través del [futuro reglamento](#), se prestará apoyo al despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos, incluidos los puntos de repostaje de hidrógeno. Se promueve el crecimiento del mercado de los vehículos sin emisiones y con bajas emisiones garantizando la construcción de la infraestructura necesaria para recargar estos vehículos en trayectos cortos y largos. Asimismo, se dispone que las aeronaves y los buques tengan acceso a un suministro de electricidad limpia en los principales puertos y aeropuertos.

Objetivos nacionales de estaciones de carga

Según la evaluación de impacto de la Comisión sobre la comercialización de vehículos a raíz de las propuestas del *Fit for 55*, se proponen objetivos nacionales relativos a las estaciones de carga de turismos y furgonetas, basados en los parques automovilísticos. Las cifras aproximadas de estaciones a las que se estima llegar se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 3.2.1. Estaciones de carga previstas de turismos y furgonetas



3. Hacia una movilidad ecológica

- 3.1 Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil
- 3.2. Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos
- 3.3. Iniciativas relativas a los combustibles sostenibles para aviación y para transporte marítimo

[IR AL INDICE](#)

Requisitos mínimos para la implantación de estaciones de carga

Se propone el establecimiento de requisitos vinculantes para la implantación de estaciones públicas de carga y de repostaje de combustibles alternativos (por ejemplo, para la recarga de electricidad y el repostaje de hidrógeno) destinadas a turismos, furgonetas y camiones a intervalos fijos a lo largo de los principales corredores de transporte europeos (red RTE-T).

Tabla 3.2.2. **Requisitos de grupos de estaciones de recarga para turismos y furgonetas**

- **En la red básica:** al menos 300 kW en electrolineras situadas a intervalos de 60 km para 2025 y al menos 600 kW para 2030.
- **En la red global:** al menos 300 kW en electrolineras situadas a intervalos de 60 km para 2030 y al menos 600 kW para 2035.

Tabla 3.2.3. **Requisitos de puntos de recarga para vehículos pesados**

- **En la red básica:** al menos 1.400 kW de puntos de recarga situados a intervalos de 60 km para 2025 y al menos 3.500 kW para 2030.
- **En la red global:** al menos 1.400 kW en electrolineras situadas a intervalos de 100 km para 2030 y al menos 3.500 kW para 2035.
- Estarán disponibles en todos los **nodos urbanos** y en todos los **aparcamientos seguros** y protegidos de aquí a 2030.

Tabla 3.2.4. **Requisitos de estaciones de repostaje de hidrógeno**

- **En la red básica:** estarán situadas a intervalos de 150 km de aquí a 2030.
- Estarán disponibles **en cada nodo urbano** y servirán tanto para vehículos ligeros como para vehículos pesados de aquí a 2030.

3. Hacia una movilidad ecológica

- 3.1 Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil
- 3.2. Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos
- 3.3. Iniciativas relativas a los combustibles sostenibles para aviación y para transporte marítimo

[IR AL INDICE](#)

3.3. Iniciativas relativas a los combustibles sostenibles para aviación y para transporte marítimo

Tienen por objeto acelerar la descarbonización del sector aéreo y marítimo a través del fomento de combustibles con bajas emisiones de carbono y combustibles renovables.

La Comisión aboga por incentivar la utilización de combustibles más limpios a través de las siguientes medidas principales recogidas en las dos nuevas normativas, una para el sector de la aviación ([ReFuelEU](#)) y otra para el transporte marítimo ([FuelEU](#)).

Principales medidas de la iniciativa ReFuelEU

Se proponen las siguientes actuaciones:

1. La **obligación** a los proveedores de combustible de distribuir niveles crecientes de **combustibles de aviación sostenibles** en todos los aeropuertos de la UE.
2. La obligación a las compañías aéreas en aeropuertos de la UE de abastecerse de combustibles de aviación sostenibles mezclado con el carburante antes de cada vuelo.
3. Garantizar el **suministro de electricidad a los aviones en todas las puertas de embarque de los grandes aeropuertos** para 2025 y en todas las posiciones exteriores de aquí a 2030.
4. Se hace **hincapié en los combustibles más innovadores** y sostenibles, por ejemplo, los biocarburantes avanzados y combustibles sintéticos (también conocidos como electrocombustibles).
5. Se propone establecer nuevos objetivos en el horizonte 2025-2050 (según se especifica en la Figura 3.3.1.).

La iniciativa [ReFuelEU Aviation](#) tiene por objeto acelerar la descarbonización en la aviación mediante el empleo de **combustibles de aviación sostenibles**.

Figura 3.3.1. Objetivos nuevos para los combustibles de aviación sostenibles (como porcentaje de la combinación de combustibles).



3. Hacia una movilidad ecológica

- 3.1 Normas más estrictas para transformar la cadena de valor del automóvil
- 3.2. Reglamento revisado sobre la infraestructura de los combustibles alternativos
- 3.3. Iniciativas relativas a los combustibles sostenibles para aviación y para transporte marítimo

[IR AL INDICE](#)

Principales medidas de la iniciativa FuelEU

La propuesta [FuelEU Maritime](#) pretende estimular la adopción en el transporte marítimo de combustibles sostenibles con bajas emisiones de carbono y renovables, tecnologías cero emisiones, incluido el hidrógeno descarbonizado, y los combustibles derivados del hidrógeno (metanol, amoníaco...).

Se proponen las siguientes medidas principales:

1. La introducción de una norma sobre combustibles que limite la intensidad de las emisiones mediante *un límite máximo al contenido de GEI presente en la energía utilizada por los buques* que hagan escala en puertos europeos (ver tabla 3.3.2.).
2. La obligación para los buques más contaminantes de conectarse al suministro eléctrico en el puerto y/o a utilizar tecnologías de emisión cero en el amarre.
3. Aplicar el *comercio de derechos de emisión a los buques de gran tamaño*, ya que que suponen alrededor de dos tercios de las emisiones del transporte marítimo.
4. Establecer objetivos para que *los grandes puertos suministren electricidad a los buques*, reduciendo así el uso de combustibles contaminantes que dañan la calidad del aire local.

Figura 3.3.2. Objetivos de reducción de intensidad de emisiones en los buques respecto a los límites utilizados en 2020.



4



IR AL INDICE

Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión

La Comisión propone rebajar aún más el límite global de emisiones y aumentar su ritmo anual de reducción, así como, eliminar gradualmente los derechos de emisión gratuitos para la aviación, incluyendo por primera vez las emisiones del transporte marítimo en el RCDE y creando un mercado de derechos de emisión independiente para el sector de los edificios y el transporte por carretera.

En la [propuesta para reforzar el RCDE](#), conocido como mercado ETS, son de destacar las siguientes **medidas principales**

1. Se aumenta la ambición de **recortar las emisiones del RCDE en un 61% de aquí a 2030** con respecto a los niveles de 2005 en comparación con el 43% previsto en el sistema ETS actual.
2. La propuesta reduce el número de derechos anuales en la UE para pasar de la llamada fase 4 (2021-2030). Se prevé la **reducción de un 10% anual de las asignaciones gratuitas a partir de 2026** (fecha prevista de entrada en funcionamiento pleno del mecanismo de ajuste en frontera) **hasta su desaparición en 2035**.
3. La **asignación gratuita para la industria se condiciona al compromiso de reducir sus emisiones, con auditorías energéticas obligatorias**. Además, se dice que si se aprueba el mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (MAFC), desaparecería esta asignación gratuita.
4. Se **condiciona la gratuidad de los derechos de emisión a las inversiones en tecnologías limpias**. Los EEMM dedicarán los **ingresos obtenidos por subastas de derechos de emisión a inversiones limpias**. En particular, a través de la renovación del fondo de innovación y del fondo de modernización (ver apartado 7 del informe).
5. La propuesta incluye la **producción de hidrógeno con electrolizadores en el RCDE**. Con lo que las instalaciones que operen de forma renovable y con bajas emisiones de carbono podrán optar a asignaciones de derechos de emisión gratuitas.
6. Los **EEMM con ingresos más bajos obtendrán más derechos de emisión** para subastar con el fin de aumentar sus ingresos.

4. Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE

IR AL INDICE

Además, se prevén varias **medidas para los sectores difusos**: el sector transporte –responsable del 30% del consumo final de energía a nivel de la UE– y el sector de los edificios – responsable del 40% del uso de energía a nivel de la UE–.

La [propuesta de Directiva](#) elimina gradualmente los derechos de emisión gratuitos para **la aviación**:

1. Se fija un límite más estricto del número de derechos de emisión gratuitos para los vuelos intracomunitarios de la UE. Empezando por los niveles actuales y con una reducción prevista del 4,2 % anual, con el fin de eliminarlos por completo, progresivamente, de aquí a 2026.
2. Los vuelos internacionales se supeditan al Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional ([Plan CORSIA](#)), de ámbito mundial.

La propuesta amplía el ámbito de aplicación del RCDE al **transporte marítimo**:

1. Se amplía progresivamente el RCDE al sector marítimo a partir de 2023, a lo largo de tres años.
2. Se incide especialmente en los grandes buques (más de 5.000 toneladas de arqueo bruto), que representan el 90% de las emisiones de CO₂.
3. El régimen se aplica al tráfico dentro de la UE, abarcando todas las emisiones de los viajes intracomunitarios, de los buques atracados en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y el 50 % de las travesías fuera de la UE en lo relativo a las emisiones de los viajes que terminan en puertos de la UE o salen de ellos.

Por otra parte, se propone establecer un **régimen de comercio de derechos de emisión independiente (ETS II) para la distribución de combustible para el transporte por carretera y el sector de los edificios**, con el fin de compensar la falta de reducción de emisiones en estos sectores. Son de destacar las siguientes líneas de actuación principales:

En cuanto al **sector de los edificios**:

1. Se fijaría un precio para los combustibles contaminantes, animando a los productores a innovar e invertir en energía limpia y a ofrecerla a los usuarios finales.
2. Se garantizarían unas condiciones de competencia equitativas para todas las opciones de calefacción, complementando el precio actual del carbono para la calefacción eléctrica y la calefacción urbana, con un precio del carbono para la calefacción doméstica.
3. Los ingresos generados por los Estados miembros podrían utilizarse para apoyar la descarbonización de los edificios.

En lo que respecta al **transporte por carretera**:

1. La propuesta incide especialmente en los proveedores de combustible –en lugar de en los hogares y los conductores de automóviles–.
2. Se canalizarían los ingresos hacia las ayudas a los hogares vulnerables y las inversiones en una movilidad limpia.

5



IR AL INDICE

Mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono

La Comisión propone un nuevo reglamento que garantice que los bienes y productos importados en la UE, tengan que incluir un precio por el carbono.

Con este mecanismo se trata de evitar el riesgo de fuga de carbono de la UE a otros países con normas climáticas menos estrictas y que los esfuerzos europeos en materia climática no se vean mermados, equilibrándose la competitividad de la industria comunitaria y extracomunitaria.

La fuga de carbono se produce cuando las industrias transfieren la producción contaminante a otros países con políticas climáticas menos estrictas, o cuando los productos de la UE se sustituyen por importaciones más intensivas en carbono. Para combatir este riesgo, la UE ha decidido proponer un gravamen sobre el carbono de los productos importados en la UE.

En términos de competitividad, que la mayor parte de las emisiones mundiales no estén sujetas a un sistema de precios de CO₂ (mediante un mercado de derechos emisión, limitación de la tributación efectiva de los sectores industriales comunitarios...), o que lo hagan a precios medios muy inferiores a los de Europa, conlleva el desplazamiento de la actividad económica (deslocalización de la industria), generando pérdida de riqueza y empleo en la UE.

Por tanto, el objetivo del [mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono](#) (CBAM en sus siglas en inglés) es doble: evitar la fuga de emisiones en el proceso productivo y lanzar las señales de precio adecuadas para la descarbonización tanto a nivel europeo como global.

Diseñado para funcionar de forma coordinada con el sistema ETS y sustituir el sistema actual para tratar de evitar la fuga de emisiones (la asignación gratuita de permisos de emisión a los sectores en riesgo de deslocalización).

En su **primera fase**, el CBAM se centrará en los **bienes con mayor riesgo de fuga de carbono**, como los del acero, aluminio, hierro, el cemento o los fertilizantes. La electricidad también quedará dentro de su ámbito, ya que con la mayor conectividad de la red eléctrica aumenta el riesgo de que se intensifiquen las importaciones de energía desde países en cuyo *mix eléctrico* predomine la generación a partir de carbón. La Comisión ha anunciado, además, su intención de **extender el mecanismo de ajuste a otros sectores**, como el químico, el petroquímico o el del papel.

Los certificados CBAM **se calcularán en función de las emisiones reales embebidas en los productos**, teniendo en cuenta si se ha pagado ya un precio por el CO₂ en el país de origen. En este sentido, la CE propone abrir un diálogo con los países afectados, para llegar a acuerdos en los que se puedan reconocer sus mecanismos de fijación de precio del CO₂ como alternativa a la aplicación del CBAM.

La Comisión propone que el CBAM se introduzca primero en una fase transitoria hasta finales de 2025. **Una vez plenamente operativo a partir de 2026, funcionaría de la siguiente manera:**

- Los **importadores** de la UE de mercancías cubiertas por este mecanismo **se registrarán ante las autoridades nacionales**, a las que también podrán comprar los certificados CBAM. El precio de los certificados se calculará en función del precio medio semanal de las subastas de los derechos de emisión del RCDE (€/tn CO₂ emitido).
- El importador de la UE tendría que declarar, a más tardar el 31 de mayo cada año, la **cantidad de mercancías y las emisiones implícitas** en las importaciones en la UE el año anterior. Asimismo, el importador renunciaría al número de certificados CBAM que corresponde a la cantidad de emisiones de GEI incorporada a los productos.
- A partir de **2023, los importadores ya deberían comunicar trimestralmente las emisiones inherentes** a los productos importados, así como los precios de carbono pagados fuera de la UE.
- Si los importadores demostrasen, sobre la base de la información verificada de productores, que ya se ha **pagado una tarifa por el carbono** emitido durante la producción de las mercancías importadas, la **cantidad correspondiente se deduciría de su factura final**. La entrada en vigor efectiva, con pago de las cuantías devengadas, no se prevé hasta 2026.



IR AL INDICE

Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía

La [revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía](#) de la UE, actualizada por última vez en 2003, pretende enviar señales de precios adecuadas para los productos energéticos, reforzando la innovación ecológica, y apoyará la inversión en energías limpias y sostenibles.

Establece nuevas políticas fiscales alineadas con las políticas energéticas y climáticas de la UE, de la mano del nuevo ajuste fiscal en frontera al carbono y del mercado de derechos de emisión.

Principales medidas a impulsar

- **Gravar los combustibles en función de su contenido energético real y su impacto medioambiental** –contaminación que generan los combustibles y la electricidad–, en lugar de su volumen, como ocurre actualmente. Los combustibles con un impacto más negativo en el medio ambiente estarán sujetos a tipos mínimos más elevados, buscando garantizar que el impacto medioambiental de los distintos combustibles se refleje mejor, para ayudar tanto a las empresas como a los consumidores a tomar decisiones más limpias y respetuosas con el medio ambiente.
- Aborda las exenciones fiscales que favorecen a determinados combustibles fósiles y a sectores económicos contaminantes:
 - Proponiendo **normas y tipos mínimos del impuesto especial para los productos energéticos y la electricidad** utilizados como carburante de **automoción y combustible para calefacción**. Impedirá que los combustibles fósiles puedan gravarse por debajo de los tipos mínimos.
 - **Eliminando las exenciones y los tipos reducidos** que fomentan el uso de combustibles fósiles en el **transporte aéreo y marítimo**. El queroseno utilizado como combustible en el sector de la aviación y el aceite pesado utilizado en el sector marítimo dejarán de estar totalmente exentos de impuestos energéticos para los viajes dentro de la UE.
 - Durante un período de 10 años, los tipos impositivos mínimos aplicables a tales combustibles aumentarán gradualmente, mientras que los **combustibles sostenibles** en los sectores aéreo y marítimo disfrutarán de un **tipo mínimo nulo** a fin de fomentar su utilización.
- Se podrán seguir aplicando determinados **tipos reducidos, por ejemplo, a la electricidad o a los productos energéticos avanzados** producidos a partir de fuentes renovables y a las industrias del sector primario, como la agricultura, así como a la industria electrointensiva.
- Impactar en todas las cadenas de valor en sectores como la **energía, el transporte, la construcción y la renovación**, contribuyendo a crear puestos de trabajo locales y sostenibles.
- Mitigar el impacto social, **apoyando a los ciudadanos vulnerables**. Los EEMM podrán prestar ayuda a los hogares vulnerables y proteger contra la pobreza energética. Ofreciendo la posibilidad de eximir a los hogares vulnerables del pago de impuestos energéticos más elevados.



6. Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía



Según la nueva clasificación de los tipos mínimos propuestos en la revisión de la DFE, que tiene en cuenta el comportamiento medioambiental de los productos energéticos y de la electricidad:

1. Los **combustibles fósiles convencionales, como el gasóleo, la gasolina y los biocombustibles no sostenibles**, estarán sujetos al *tipo mínimo más elevado* de 10,75€/GJ cuando se utilicen como carburante de automoción y de 0,9 €/GJ cuando se utilicen para calefacción. Este tipo sirve de tipo de referencia para las demás categorías.
2. La siguiente categoría de gravamen se aplica a **combustibles como el gas natural, el GLP y los combustibles no renovables de origen no biológico**, que, aunque son de origen fósil, pueden seguir prestando apoyo a la descarbonización a corto y medio plazo. Dos tercios del tipo de referencia se aplicarán a esta categoría durante un período transitorio de 10 años antes de gravarse al mismo tipo que los combustibles fósiles convencionales. Es decir, un tipo mínimo de 7,17 €/GJ cuando se utilice para carburante de automoción y de 0,6 €/GJ cuando se utilice para calefacción.
3. La siguiente categoría es la de **biocarburantes sostenibles no avanzados**. Para reflejar el potencial de estos productos en apoyo de la descarbonización se aplicará la mitad del tipo de referencia, es decir, un mínimo de 5,38 €/GJ cuando se utilicen como carburante de automoción y de 0,45 €/GJ cuando se utilicen para calefacción.
4. Por último, el tipo mínimo más bajo, de 0,15 €/GJ, se aplica a la **electricidad**, independientemente de su uso, al **biogás y a los biocarburantes sostenibles avanzados**, así como a los **combustibles renovables de origen no biológico, como el hidrógeno verde**. El hidrógeno con bajas emisiones de carbono y los combustibles conexos también disfrutarían de este mismo tipo durante 10 años. El tipo aplicable a este grupo se fija significativamente por debajo del tipo de referencia, ya que la electricidad y estos combustibles pueden apoyar la transición de la UE hacia una energía limpia con vistas a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y a la neutralidad climática a 2050.

7

IR AL INDICE

Nuevo Fondo Social para el Clima, Reglamento de reparto del esfuerzo y ampliación de los Fondos de Innovación y Modernización

En consonancia con el principio de no dejar a nadie atrás, la UE ha presentado iniciativas como el Fondo Social para el Clima y el Reglamento de reparto del esfuerzo de los Estados miembros.

Estos instrumentos tienen por objeto distribuir equitativamente los esfuerzos entre los Estados miembros, para no dejar atrás a ningún país ni a ninguna región.

El Fondo Social para el Clima pretende proporcionar financiación a los EEMM para apoyar, especialmente, a los ciudadanos europeos vulnerables o en riesgo de pobreza energética.

El nuevo [Fondo Social para el Clima](#) contribuirá a **mitigar los costes para los más expuestos a los cambios**. A fin de garantizar que la transición climática sea justa:

- Inyectará **72.200 M€ a precios corrientes de los ingresos procedentes de las subastas generadas por el nuevo RCDE** en el período 2025-2032 con el fin de:
 - Apoyar las inversiones en eficiencia energética y renovación de edificios, en calefacción y refrigeración limpias, y la integración de energías renovables, especialmente en los hogares vulnerables. Asimismo, ayudará a financiar la movilidad de emisión cero y de baja emisión.
 - Hacer frente a las repercusiones sociales, prestando apoyo a los hogares, los usuarios del transporte y las microempresas afectadas por el impacto del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión en el transporte y los edificios.
 - Proporcionar una ayuda directa a la renta para los hogares vulnerables. Especialmente a los que se encuentran en situación de pobreza energética. Mitigando la exposición al aumento de los precios de los combustibles fósiles.
- Proporcionará financiación específica a los EEMM. Se financiará con cargo al presupuesto de la UE, utilizando un importe equivalente al 25% de los

ingresos previstos del comercio de derechos de emisión para los combustibles de construcción y del transporte por carretera.

- Cofinanciará el apoyo directo a la renta de los Estados miembros hasta que se hayan realizado las inversiones. Para ayudar a los ciudadanos a costear inversiones en eficiencia energética, nuevos sistemas de calefacción y refrigeración, y una movilidad más limpia.

A través del [Reglamento de reparto del esfuerzo](#) se incluye un margen de flexibilidad para que las **reducciones de emisiones sean rentables en función de la capacidad económica** de los distintos EEMM.

- Se controla que se fijen objetivos de reducción de emisiones para los Estados miembros en función del PIB per cápita.
- Es decir, se asignarán objetivos reforzados de reducción de emisiones a cada Estado miembro – para los edificios, el transporte por carretera y marítimo nacional, la agricultura, los residuos y las pequeñas industrias–. Si bien, estos objetivos, tendrán en cuenta las diferentes situaciones de partida y capacidades de cada Estado miembro, basándose en su PIB per cápita, con ajustes para tener en cuenta la relación coste-eficacia de las inversiones en tecnologías limpias.

7. Nuevo Fondo Social para el Clima, Reglamento de reparto del esfuerzo y ampliación de los Fondos de Innovación y Modernización

[IR AL INDICE](#)

Además, las propuestas del Paquete *Fit for 55* suponen duplicar el montante de los **Fondos de Innovación y el Fondo de Modernización**.

Ambos fondos se nutren de los derechos subastados con arreglo al RCDE y la CE propone aumentar los ingresos procedentes de los derechos de emisión subastados para financiar la transición energética. El Fondo de Innovación financia tecnologías innovadoras con bajas emisiones de carbono y el Fondo de modernización apoya a los once Estados miembros de la Unión de menor renta en su transición hacia la neutralidad climática.

Tabla 7.1. **Ampliación del Fondo de Innovación**

Ampliación del volumen para dar apoyo a las nuevas tecnologías necesarias.	Más instrumentos de financiación para fomentar la adopción temprana de tecnologías innovadoras.	Canalización de todas las inversiones hacia proyectos que se ajustan al Pacto Verde Europeo.
--	---	--

Tabla 7.2. **Ampliación del Fondo de Modernización**

Aumento del volumen total para reforzar el apoyo a las inversiones en infraestructuras energéticas de los Estados miembros con menor PIB.	La duplicación de la contribución del comercio de derechos de emisión añadiendo un 2,5% adicional de los ingresos por subastas a fin de modernizar	nuestros sistemas energéticos. Actualmente se destina al fondo de modernización el 2% de derechos subastados entre 2021 y 2030.
---	--	---

Finalmente, cabe señalar que **la subida significativa de los precios energéticos e industriales** vendrá principalmente de la nueva **normativa de fiscalidad** –que pretende eliminar los subsidios a todos los combustibles fósiles eximidos hasta ahora, como los utilizados para el transporte marítimo, aéreo, la pesca, o la calefacción–, de la introducción del transporte y los edificios en el **nuevo mercado ETS**, o **del propio CBAM** (que encarece las importaciones de materiales básicos). En este sentido, es de esperar que la recaudación a través de tales iniciativas del paquete *Fit for 55* sea suficiente para mantener un Fondo Social de tamaño aceptable y que se reparta a nivel europeo entre los EEMM de manera equitativa y solidaria para no dejar atrás a ningún país ni región.

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