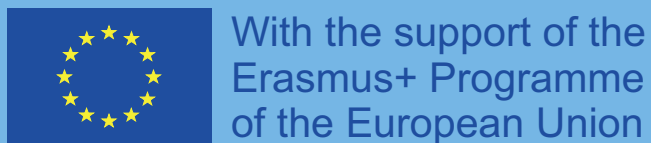


Módulo Jean Monnet

“Economic Policy in the European Union”

Sesión 4.3. La transición ecológica de la UE: un desafío pendiente de los 27

Dr. César Muñoz Martínez



OBJETIVOS DE LA CONFERENCIA

- Conocer qué es el Pacto Verde Europeo y la Ley Europea del Clima
- Diferenciar los instrumentos previstos para la consecución del «Objetivo 55»
- Comprender como otras cuestiones energéticas y geopolíticas están vinculadas con la consecución de esta transición climática.

EL PACTO VERDE EUROPEO: NEUTRALIDAD CLIMÁTICA

- El 85% de los europeos cree que la lucha contra el cambio climático puede contribuir a mejorar su propia salud y bienestar
- La protección del medioambiente se ha consolidado como una de las principales preocupaciones de la mayoría de los ciudadanos europeos que abogan por la necesidad de impulsar legislación europea para proteger el medio ambiente
- La creciente conciencia medioambiental y los compromisos internacionales para limitar el calentamiento global consensuados en el Acuerdo de París (2015) estimularon a la UE a presentar el Pacto Verde Europeo [Green Deal Proposal](#)

EL PACTO VERDE EUROPEO: NEUTRALIDAD CLIMÁTICA

- El Pacto Verde no es una mera reedición de políticas comunitarias en materia de clima, biodiversidad y contaminación, sino que representa un enfoque holístico e intersectorial. Sus propuestas se agrupan en los siguientes ámbitos de actuación:
 - ✓ **un mayor nivel de ambición climática para 2030 y 2050;**
 - ✓ el suministro de energía limpia, asequible y segura;
 - ✓ la movilización de la industria en pro de una economía limpia y circular;
 - ✓ el uso eficiente de la energía y los recursos en la construcción y renovación; la consecución de un entorno sin sustancias tóxicas;
 - ✓ la preservación y el restablecimiento de los ecosistemas y la biodiversidad;
 - ✓ un sistema alimentario justo, saludable y respetuoso con el medioambiente;
 - ✓ y la aceleración de la transición hacia una movilidad sostenible

MAYOR AMBICION CLIMÁTICA

- Aumentando el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del 40 % inicialmente acordado a al menos el **55%**, en comparación con los niveles de 1990 para el año **2030**
- En junio de 2021, estos objetivos dejan de ser considerados como compromisos u orientaciones y se transforman en obligaciones jurídicas cuando se aprueba la **Ley Europea del Clima**
- Para evitar la falta de base jurídica se diseña el **paquete «Objetivo 55»**, que tiene por objeto traducir las ambiciones del Pacto Verde en legislación

EL PAQUETE «OBJETIVO 55» («FIT FOR 55»)

- La Ley Europea del Clima aumenta los objetivos mínimos de reducción de emisiones de CO₂ hasta un 55 % para el año 2030, en comparación con los niveles de 1990. Además, se expone una **visión de cómo conseguir la neutralidad climática en 2050**



Emitir la misma cantidad de dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera de la que se retira por distintas vías, lo que deja un balance cero, también denominado **huella cero de carbono**. Hay distintas formas de conseguir este equilibrio: la más saludable es no emitir más CO₂ del que pueden absorber de forma natural los bosques y las plantas, que funcionan como sumideros de carbono a través del proceso de fotosíntesis

EL PAQUETE «OBJETIVO 55» («FIT FOR 55»)



RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA UE

[Régimen de comercio de derechos de emisión \(RCDE\) Vídeo](#)

- El RCDE UE es un mercado de carbono basado en el principio de «limitación y comercio», que fija un sistema de cantidades máximas e intercambios de emisiones de GEI. El límite máximo se va reduciendo con el tiempo reduciendo gradualmente la cantidad total de emisiones permitidas
- Desde que se instauró en 2005, las emisiones se han reducido en un 42,8 % en los sectores cubiertos: generación de electricidad y calor, e instalaciones industriales con gran consumo de energía
- El Consejo de la UE y el Parlamento Europeo alcanzaron un acuerdo provisional para:
 - ✓ aumentar la reducción de las emisiones hasta el 62 % de aquí a 2030 en los sectores cubiertos por el RCDE UE
 - ✓ crear un nuevo régimen independiente de comercio de derechos de emisión para los inmuebles, el sector del transporte por carretera y los combustibles con el fin de garantizar una reducción de las emisiones en sectores que hasta ahora han sido difíciles de descarbonizar (hasta un 43% de aquí a 2030 con respecto a los valores de 2005)

MECANISMO DE AJUSTE EN FRONTERA POR CARBONO (MAFC)

- Nueva regulación que tiene por objeto contener el riesgo de fuga de carbono causado por la asimetría de las políticas climáticas de 3° países, que apliquen políticas de lucha contra el cambio climático menos ambiciosas que las de la UE
- Se trata de evitar que los esfuerzos de reducción de GEI de la UE se vean contrarrestados por un aumento de las emisiones en 3° países en los que se deslocalice la producción
- Los sectores cubiertos por el MAFC son: cemento, aluminio, abonos, producción de energía eléctrica, hierro y acero.
- Esta medida, que está en consonancia con las normas de la OMC, pretende establecer una cooperación internacional más estrecha con 3° países. Paralelamente, se pretende establecer un «club del clima» donde se pueda debatir y promover políticas de tarificación del carbono

REGLAMENTO DE REPARTO DE ESFUERZO

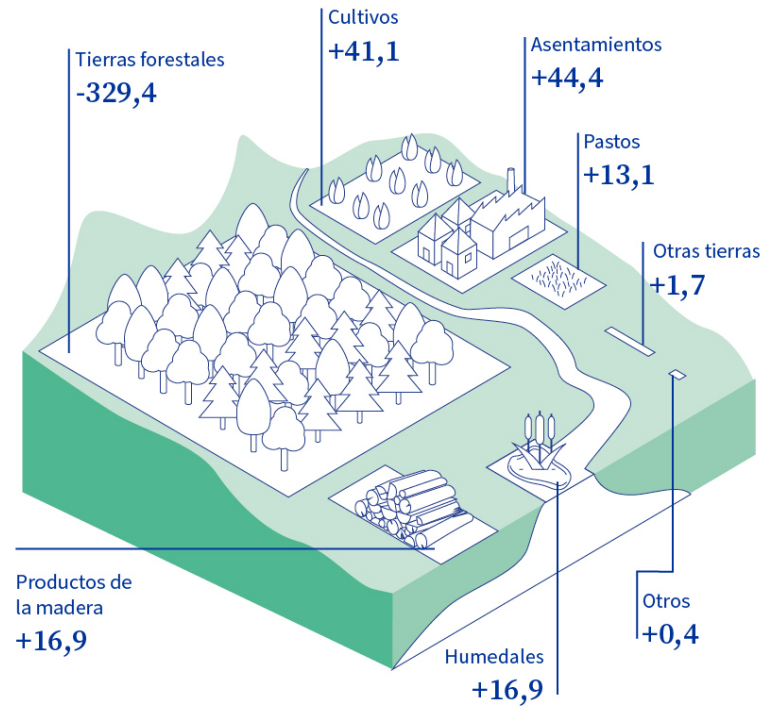
- Las emisiones procedentes de sectores no cubiertos por el RCDE UE como el transporte por carretera, el transporte marítimo nacional, los edificios, la agricultura, los residuos y la pequeña industria representan casi el 60% las emisiones de GEI de la Unión. Para estos sectores, el [Reglamento de Reparto de Esfuerzo](#) (RRE) establece actualmente objetivos anuales vinculantes que deben cumplir los Estados miembros
- El nuevo compromiso político aumenta el objetivo de reducción de GEI del 29% al 40%, de aquí a 2030, respecto a los niveles de 2005 y actualiza los objetivos nacionales para los sectores excluidos del RCDE UE
 - ✓ Permite comprar y vender asignaciones de emisiones entre los Estados miembros y acumular y tomar prestadas asignaciones de emisiones de otros años
 - ✓ Se puede utilizar una cantidad limitada de créditos generados por las absorciones de GEI en el sector de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS) para cumplir sus objetivos en virtud del Reglamento de Reparto del Esfuerzo
 - ✓ Si hay acontecimientos imprevistos, los objetivos se ajustaran al alza o a la baja para el período 2026-2030

EMISIONES Y ABSORCIONES RESULTANTES DEL USO DE LA TIERRA, EL CAMBIO DE USO DE LA TIERRA Y LA SILVICULTURA (UTCUTS)

- El sector UTCUTS abarca el uso de suelos, árboles, plantas, biomasa y madera, y es responsable tanto de la emisión de CO₂ a la atmósfera como de su absorción de la atmósfera
- En su conjunto, el sector dedicado al uso de la tierra y la silvicultura absorbe más carbono del que libera, lo que significa que constituye un sumidero neto de carbono
- Con arreglo a la normativa actual UTCUTS, los Estados miembros deben garantizar que las emisiones del uso de la tierra y la silvicultura se compensen durante el período 2021-2030, es el denominado compromiso de “deuda cero”
 - ✓ Cuando las absorciones superen a las emisiones se asignarán objetivos nacionales vinculantes que deberán haberse cumplido en 2030
 - ✓ Los Estados miembros continuarán haciendo uso de determinados mecanismos de flexibilidad para cumplir sus objetivos

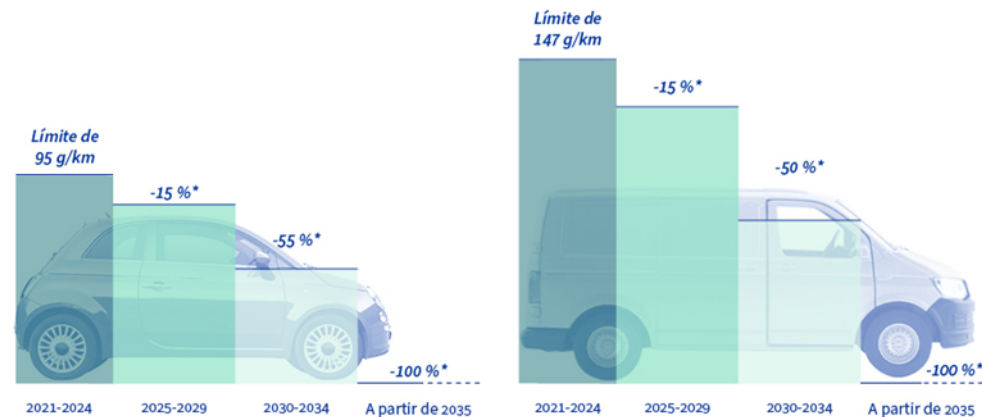
EMISIONES Y ABSORCIONES RESULTANTES DEL USO DE LA TIERRA, EL CAMBIO DE USO DE LA TIERRA Y LA SILVICULTURA (UTCUTS)

Emisiones y absorciones en la UE en 2019
en millones de toneladas equivalentes de CO₂



NORMAS EN MATERIA DE EMISIONES DE CO₂ DE TURISMOS Y FURGONETAS

- Los turismos y las furgonetas suponen alrededor del 15% del total de las emisiones de CO₂ en la UE
- A partir de 2035 ya no será posible comercializar en la UE turismos o furgonetas que tengan un motor de combustión interna



* En comparación con los objetivos de 2021

- Se mantiene la vigencia del mecanismo reglamentario de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión («ZLEV») hasta 2030

COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES Y COMBUSTIBLES MÁS ECOLÓGICOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO



- El transporte aéreo y marítimo representan respectivamente el 14,4% y el 13,5% de las emisiones totales del transporte en la UE. Actualmente, los sectores marítimos y de la aviación utilizan casi exclusivamente combustibles fósiles, por lo que la implementación de combustibles sostenibles ayudaría a mitigar las emisiones de GEI
- En el ámbito de la aviación, la Comisión Europea (2021) ha realizado una propuesta de Reglamento conocida como «**ReFuelEU Aviation**»:
 - ✓ Los proveedores aumenten gradualmente la cantidad de combustibles sostenibles (principalmente sintéticos) que suministren. Los aeropuertos garanticen la infraestructura necesaria para suministrar, almacenar y repostar combustibles de aviación sostenibles
 - ✓ Las aeronaves que partan de aeropuertos de la UE efectúen el repostaje solo con el combustible necesario para el vuelo
- En el transporte marítimo, la Comisión Europea (2021) ha planteado la iniciativa «**FuelEU Maritime**». Esta normativa obligará a los buques de más de 5.000 toneladas brutas que hagan escala en puertos europeos (con excepción de los pesqueros) a:
 - ✓ Reducir la intensidad de emisión de GEI de la energía utilizada a bordo. Conectarse a un suministro de electricidad en puerto para cubrir sus necesidades de energía eléctrica mientras estén atracados en el muelle, salvo si utilizan otra tecnología de cero emisiones (a partir de 2030)

INFRAESTRUCTURA PARA LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

- La Comisión Europea (2021) presentó una propuesta para revisar la legislación vigente con el fin de acelerar la implantación de una infraestructura para la recarga o el repostaje de los turismos, camiones, buques y aviones con combustibles alternativos (como el hidrogeno o el metano licuado). Como se observa en la Figura, la propuesta afecta a todos los modos de transporte e incluye objetivos intermedios para la implantación de la infraestructura

Transporte por carretera

Estaciones de recarga:
→ al menos cada 60 km en las carreteras principales

 de aquí a finales de 2025
 de aquí a finales de 2030

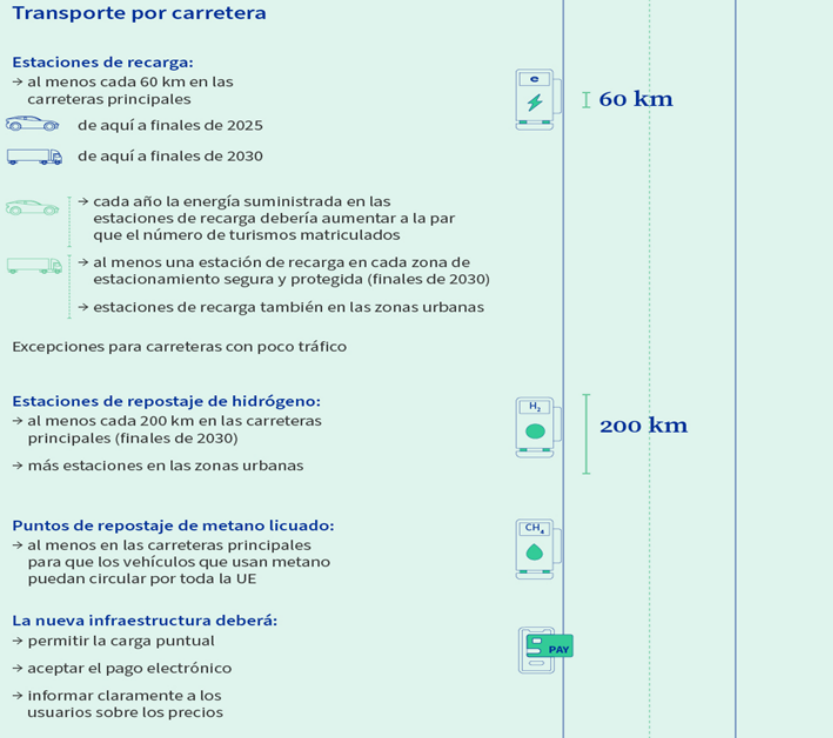
→ cada año la energía suministrada en las estaciones de recarga debería aumentar a la par que el número de turismos matriculados
→ al menos una estación de recarga en cada zona de estacionamiento segura y protegida (finales de 2030)
→ estaciones de recarga también en las zonas urbanas

Excepciones para carreteras con poco tráfico

Estaciones de repostaje de hidrógeno:
→ al menos cada 200 km en las carreteras principales (finales de 2030)
→ más estaciones en las zonas urbanas

Puntos de repostaje de metano licuado:
→ al menos en las carreteras principales para que los vehículos que usan metano puedan circular por toda la UE

La nueva infraestructura deberá:
→ permitir la carga puntual
→ aceptar el pago electrónico
→ informar claramente a los usuarios sobre los precios



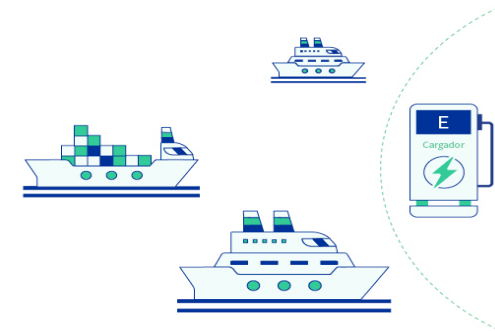
Puertos

En los puertos marítimos más concurridos:

→ al menos el 90 % de los buques portacontenedores y de los buques de pasaje tendrán acceso a suministro de electricidad en puerto

En la mayoría de los puertos fluviales:

→ al menos una instalación suministrará electricidad en puerto (para 2030)



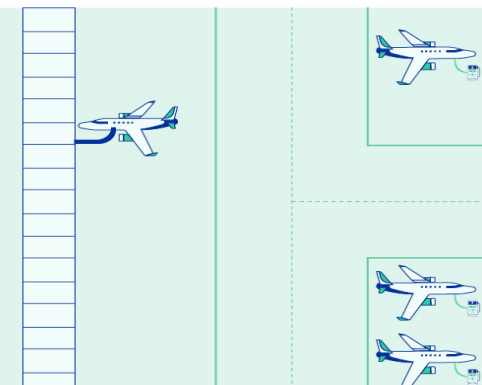
Aeropuertos

Suministro de electricidad para:

→ todos los puestos de aeronaves situados al lado de la terminal para 2025

→ todos los puestos de estacionamiento de aeronaves para 2030

Podrán quedar exentos los aeropuertos que operen menos de 10 000 vuelos al año.



FONDO SOCIAL PARA EL CLIMA

- La transición hacia la neutralidad climática provocará que personas con bajos ingresos y microempresas se vean afectadas por el aumento de los precios de los combustibles fósiles, derivado de la introducción de un nuevo RCDE UE para los edificios, el transporte por carretera y los combustibles
- Para paliar estos efectos, se propone un Fondo Social para el Clima que prestará ayuda financiera a los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte para hacer frente a las consecuencias de este nuevo régimen
- El Consejo y el Parlamento han acordado que el Fondo forme parte del presupuesto comunitario y se nutra con ingresos de la venta de los derechos de emisión (a precio del carbono) hasta un importe máximo de 65.000 millones de euros.
- El Fondo se crearía durante el período 2026-2032 permitiendo a los Estados miembros financiar medidas, previa presentación de un “Plan Social para el Clima” a la Comisión, destinadas a amortiguar las consecuencias de la tarificación del carbono para los ciudadanos vulnerables y las microempresas

REVISIÓN DE LA DIRECTIVA SOBRE ENERGÍAS RENOVABLES

- La UE pretende aumentar sustancialmente la cuota de energías renovables en su combinación energética total, desde el objetivo actual del 32% al 40% para 2030
- Para ello, los Estados miembros tendrán que aumentar sus contribuciones en sus planes nacionales de energía y clima
- También se propone la introducción o el refuerzo de subobjetivos sectoriales y de medidas intersectoriales, atendiendo especialmente a aquellos sectores en los que la incorporación de las renovables ha sido más lenta, en particular el transporte, la construcción y la industria
- Se propone una iniciativa por la que se aceleran los trámites para la autorización de proyectos relacionados con las energías renovables, en consonancia con las prioridades del plan *REPowerEU*

EFICIENCIA ENERGÉTICA

- El Consejo ha acordado una posición común para revisar la Directiva de eficiencia energética. Esta revisión implicaría que la UE en su conjunto estaría obligada a reducir el consumo de energía final en un 35%, y en un 39% para el consumo de energía primaria
- El sector público debe contribuir a la eficiencia energética mediante:
 - ✓ La reducción de su consumo de energía en un 1,7% anual
 - ✓ La renovación de su parque inmobiliario para mejorar su rendimiento energético

EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS EDIFICIOS

- Los edificios son responsables del 40 % de la energía consumida y producen el 36% de las emisiones de GEI en la UE
 - ✓ Todos los edificios residenciales de nueva construcción deberán ser de cero emisiones a partir de 2030
 - ✓ Los edificios ya existentes deben transformarse en edificios de cero emisiones de aquí a 2050
 - ✓ Hay algunas excepciones para los edificios históricos, destinados a lugares de culto, fuerzas armadas o emplazamientos industriales

FISCALIDAD DE LA ENERGÍA

- La propuesta de revisión de la Directiva sobre la Imposición de los Productos Energéticos y de la Electricidad pretende garantizar que la tarificación de los diferentes productos energéticos refleje sus repercusiones en el medio ambiente
- La propuesta de actualización incide en dos ámbitos principales:
 - ✓ Los tipos impositivos mínimos deben basarse en el contenido energético y el desempeño medioambiental real de los combustibles y la electricidad, y no en su volumen
 - ✓ Se ampliará la base imponible para incluir más productos y eliminar algunas de las exenciones y reducciones actuales
- Los combustibles más contaminantes (carbón, petróleo y gas) se gravarán con un tipo más elevado

CONCLUSIONES

- Para impulsar esta transición climática es necesario aplicar políticas regulatorias, fiscales, sociales y estructurales que incentiven cambios en el modelo productivo. A tal efecto, se ha de considerar que los sectores energético e industrial ocupan un lugar destacado en el debate climático
- Se ha de incluir el componente industrial en los cálculos políticos de ámbito energético, dado que el aumento desorbitado de los precios de las materias primas y de la propia energía ha provocado un varapalo al músculo industrial europeo
- Encontrar un ritmo de consecución de los objetivos climáticos que haga asumible su coste en términos sociales y económicos en el corto y el medio plazo, introduciendo elementos de compensación cuando sea preciso

CONCLUSIONES

- El carácter transfronterizo del cambio climático requiere de una actuación multilateral. Si no hay una cooperación internacional coordinada para cumplir el Acuerdo de París, existe un elevado riesgo de que se produzcan “fugas de carbono” derivadas de procesos de deslocalización productiva -dumping ambiental-
- La Unión Europea ha demostrado ser un actor con vocación de liderazgo en la acción climática global y está dando pasos normativos importantes para conseguir la neutralidad climática de cara a 2050. Sin embargo, no debe obviarse que el imperativo medioambiental suele estrellarse contra los intereses geopolíticos

Este módulo Jean Monnet ha obtenido cofinanciación de la Unión Europea a través del programa Erasmus+ Programme

Call for Proposals: 2020 - EAC-A02-2019-JMO

Referencia: 620595-EPP-1-2020-1-ES-EPPJMO-MODULE



With the support of the Erasmus+ Programme of the European Union