



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 16 de diciembre de 2020  
(OR. en)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2020/0360 (COD)**

---

---

**14088/20  
ADD 4**

**ENER 499  
TRANS 606  
RELEX 1013  
ECOFIN 1156  
ENV 810  
CODEC 1355  
IA 115**

### **NOTA DE TRANSMISIÓN**

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	15 de diciembre de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2020) 347 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento [Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 347/2013]

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2020) 347 final.

---

Adj.: SWD(2020) 347 final



Bruselas, 15.12.2020  
SWD(2020) 347 final

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN**

**RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

*que acompaña al documento*

**[Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 347/2013]**

{COM(2020) 824 final} - {SEC(2020) 431 final} - {SWD(2020) 346 final}

<b>Ficha resumen</b>
Evaluación de impacto de la revisión de las orientaciones sobre las redes transeuropeas de energía (Reglamento RTE-Energía).
<b>A. Necesidad de actuar</b>
<b>¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?</b>
<p>El actual Reglamento RTE-E ha establecido un nuevo enfoque para la planificación de infraestructuras transfronterizas que reúne a las partes interesadas en un marco de cooperación regional para identificar los proyectos de interés común (PIC) que más contribuyen al mercado interior de la energía, la seguridad del suministro y la sostenibilidad, y contribuir en su aplicación. También exige a los Estados miembros que racionalicen los procedimientos de concesión de autorizaciones de PIC y establece las condiciones de acceso a la financiación a cargo del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE). La evaluación del actual Reglamento RTE-E puso de manifiesto que mientras los objetivos del Reglamento actual siguen siendo mayormente válidos, su centro de interés para el período 2020/2030 debe actualizarse a fin de reflejar el nuevo contexto político y el objetivo de neutralidad climática para 2050 del Pacto Verde Europeo. Además del nuevo contexto político y los nuevos objetivos, la evolución tecnológica ha sido rápida en la última década.</p> <p>Se han identificado los siguientes problemas: 1) el tipo y la escala del desarrollo de infraestructuras transfronterizas no están plenamente en consonancia con los objetivos políticos de la UE en materia de energía, en particular por lo que se refiere al Pacto Verde Europeo y al objetivo de neutralidad climática, y 2) retrasos en la ejecución de los proyectos. El objetivo climático incrementado para 2030 y el objetivo de neutralidad climática del Pacto Verde Europeo y de Un planeta limpio para todos requieren una profunda transición del sistema energético europeo, tanto por el lado de la oferta como por el de la demanda. Esto significa que es necesario crear una infraestructura para apoyar esta transición energética europea que incluya la electrificación rápida con una duplicación de la cuota de producción de electricidad renovable, un pronunciado incremento de los gases renovables y con bajas emisiones de carbono, la integración del sistema energético y un mayor uso de soluciones innovadoras. No todas las categorías de infraestructuras pertinentes para la transición energética son actualmente admisibles para el estatus de PIC (por ejemplo, el hidrógeno) y algunas no reflejan suficientemente las evoluciones tecnológicas (por ejemplo, las redes inteligentes). Los retrasos en la ejecución de los proyectos prioritarios que se han considerado necesarios para alcanzar los objetivos de las políticas climática y energética de la UE pondrían en peligro el necesario cambio acelerado en el sistema energético. La ejecución de proyectos de infraestructuras clave sigue llevando demasiado tiempo. En 2020, el 27 % de los PCI en el ámbito de la electricidad sufrieron un retraso medio de diecisiete meses con respecto a la fecha prevista inicialmente para su puesta en servicio.</p>
<b>¿Qué se pretende conseguir?</b>
<p>El objetivo general es facilitar el desarrollo oportuno de infraestructuras energéticas adecuadas en toda la UE y en sus países vecinos, a fin de lograr los objetivos energéticos y climáticos de la UE en consonancia con el Pacto Verde Europeo, en particular con respecto a las metas 2030/2050, incluido el objetivo de neutralidad climática, así como la integración del mercado, la competitividad y la seguridad del suministro a menor coste para consumidores y empresas. Los objetivos específicos son los siguientes: 1) permitir que se identifiquen los proyectos transfronterizos en toda la UE y con sus países vecinos necesarios para la transición energética y los objetivos climáticos, 2) mejorar la planificación de infraestructuras para la integración del sistema energético y las redes marítimas, 3) acortar los procedimientos de autorización de los PIC para evitar retrasos en los proyectos que faciliten la transición energética, y 4) garantizar un uso</p>

adecuado de los instrumentos de reparto de costes y los incentivos reglamentarios.

**¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?**

Es necesario que haya un marco a escala de la UE para la cooperación entre Estados miembros a fin de desarrollar infraestructuras energéticas transfronterizas. Sólo las normativas y acciones de los Estados miembros son insuficientes para llevar a cabo estos proyectos de infraestructura. Desde un punto de vista económico, la mejor forma de conseguir progresos en la red energética es planificar su desarrollo desde una perspectiva europea que englobe la actuación tanto a escala de la UE como del Estado miembro, a la vez que respeta sus competencias respectivas. La evaluación del actual Reglamento RTE-E ha dejado claro que las RTE-E han aportado un valor añadido en comparación con lo que se podría haber logrado únicamente a nivel nacional o regional.

**B. Soluciones**

**¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? De no ser así, ¿cuál ha sido el motivo?**

Se consideraron diversas opciones legislativas para las siguientes cuestiones:

**A) ÁMBITO DE APLICACIÓN**

- Redes eléctricas inteligentes y almacenamiento de electricidad
- Infraestructuras de gas, redes de hidrógeno y gas obtenido de fuentes renovables
- Proyectos con terceros países (proyectos de interés mutuo)

**B) GOBERNANZA / PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS**

- Redes marítimas para energías renovables
- Planificación de infraestructuras intersectorial

**C) PERMISOS**

- Acelerar la finalización de los procedimientos de autorización
- Ventanilla única para el desarrollo de la red marítima

**D) TRATAMIENTO NORMATIVO**

- Inclusión de todos los costes de inversión

La comparación de las opciones muestra que ninguna es suficiente por sí sola para alcanzar los objetivos identificados. Un conjunto de opciones estratégicas preferidas parece más adecuado para alcanzar los objetivos de forma proporcional, tal como se describe detalladamente en el informe de la evaluación de impacto.

**¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?**

Por lo que se refiere al ámbito del marco actual, muchas partes interesadas señalaron la necesidad de actualizar las redes eléctricas inteligentes. Si bien algunos grupos de partes interesadas, principalmente representantes de los gestores de red de transporte y las asociaciones del sector, consideraron importante la inclusión de nuevas infraestructuras de gas, hubo un apoyo poco decidido, en particular por parte de ONG medioambientales. Por lo que se refiere a la gobernanza y la planificación de infraestructuras, las partes interesadas no expresaron puntos de vista específicos sobre el futuro régimen de planificación de las infraestructuras marítimas, mientras que se apoyó ajustar las responsabilidades en la planificación de infraestructuras y se reforzó la evaluación de la sostenibilidad. Por lo que respecta a la concesión de autorizaciones, las partes interesadas señalaron las dificultades que plantea el largo y complejo proceso de concesión de autorizaciones para los proyectos en alta mar que atraviesan varias jurisdicciones y pidieron

que se simplificara el proceso de autorización.

### **C. Repercusiones de la opción preferida**

#### **¿Qué beneficios aporta la opción preferida? (de haberla; en caso contrario, las principales)**

La evaluación de impacto se basa en gran medida en un enfoque cualitativo. No fue posible cuantificar el impacto de todas las opciones debido a la falta de datos específicos de los proyectos, en particular por lo que se refiere a las nuevas categorías de infraestructuras. Además, las modificaciones propuestas consisten principalmente en mejoras graduales del marco actual, que se considera que funciona relativamente bien.

Adaptar el ámbito de aplicación del instrumento asegurando la coherencia de las categorías de infraestructuras con el objetivo de neutralidad climática reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero gracias a una planificación integrada de infraestructuras óptima y eficaz que minimice también los posibles impactos medioambientales. Un proceso de autorización acelerado permitirá asimismo una ejecución más rápida de los proyectos clave, impulsando así los beneficios medioambientales y socioeconómicos.

#### **¿Cuáles son los costes de la opción preferida? (de haberla; en caso contrario, de las principales)**

El Reglamento RTE-E establece un marco propicio para las infraestructuras energéticas transeuropeas al prever un proceso de selección de proyectos de interés común que puedan beneficiarse de disposiciones para facilitar su ejecución. Como tal, el Reglamento RTE-E no impone obligaciones ni costes a los operadores económicos, sino que establece requisitos para los promotores de PIC, principalmente los gestores de red de transporte y los gestores de red de distribución, que decidan solicitar el estatus de PIC y posteriormente queden sujetos a determinadas obligaciones, principalmente en forma de obligaciones de seguimiento y presentación de informes. Además, el Reglamento RTE-E establece obligaciones para los reguladores y las autoridades nacionales competentes en relación con la concesión de autorizaciones, los incentivos reglamentarios y la participación pública, así como para los operadores de redes en relación con la planificación de la red a largo plazo. Los consumidores se ven afectados principalmente a través de las tarifas de red para financiar las inversiones en la base regulatoria de activos. Un uso específico del instrumento RTE-E junto con el apoyo selectivo del Mecanismo «Conectar Europa» puede ayudar a aliviar estos costes para los consumidores a la vez que se minimiza el riesgo de activos obsoletos.

#### **¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?**

No se han identificado repercusiones directas para las pymes, ni en términos de cumplimiento, ni de costes administrativos. Las pymes podrían beneficiarse de una mayor competitividad en los ámbitos tecnológicos introducidos o reforzados mediante el futuro marco de las RTE-E (por ejemplo, la industria de las energías renovables en alta mar, los servicios digitales o el hidrógeno).

#### **¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?**

La mayor coordinación y racionalización de las estructuras existentes en el seno de las autoridades competentes de los Estados miembros encargadas de la selección y la ejecución de los PCI supondrá una mayor eficacia.

#### **¿Habrá otras repercusiones significativas?**

Los costes de cumplimiento disminuirán como resultado de las medidas REFIT propuestas, como la racionalización de las obligaciones relativas a la presentación de informes, un seguimiento más eficiente y

la exclusión voluntaria de los requisitos previos a la consulta si estos ya están cubiertos por legislación nacional que se ajuste a unas normas equivalentes o de más alta exigencia que las del Reglamento RTE-E.

**¿Proporcionalidad?**

El conjunto de opciones de actuación preferidas se considera proporcionado.

**D. Seguimiento**

**¿Cuándo se revisará la política?**

Una revisión de la eficacia de la nueva legislación podría tener lugar en 2026, una vez se hubiera completado el segundo proceso de selección de PCI con arreglo al nuevo marco.