



Bruselas, 6 de diciembre de 2021  
(OR. en)

14585/21

---

---

**Expedientes interinstitucionales:**

2021/0211(COD)  
2021/0200(COD)  
2021/0201(COD)  
2021/0197(COD)  
2021/0206(COD)  
2021/0202(COD)  
2021/0207(COD)

---

---

ENV 953  
CLIMA 420  
ENER 548  
TRANS 737  
ECOFIN 1212  
AGRI 610  
FORETS 83  
MI 920  
RESPR 42  
CODEC 1595

**NOTA**

---

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

---

Asunto: Paquete de medidas «Objetivo 55»

a) Revisión de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero para materializar la ambición del nuevo objetivo climático para 2030 y las propuestas conexas

b) Revisión del Reglamento (UE) 2018/842 sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París

c) Revisión del Reglamento (UE) 2018/841 sobre la inclusión de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero resultantes del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura en el marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030

d) Revisión del Reglamento (UE) 2019/631 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos

e) Reglamento por el que se establece un Fondo Social para el Clima

- Informe de situación
  - Debate de orientación
-

## I. INTRODUCCIÓN

1. El 14 de julio de 2021, la Comisión Europea presentó las propuestas arriba mencionadas como parte del paquete de propuestas legislativas «Objetivo 55». Este paquete tiene por objeto armonizar el marco de actuación de la UE en materia de clima y energía con su nuevo y ambicioso objetivo climático para 2030 de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % y encauzar dicho marco para alcanzar el objetivo de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050.
2. En el Consejo, las propuestas se tratan en cuatro de sus formaciones: Medio Ambiente, Energía, Transporte y Asuntos Económicos y Financieros.
3. La Presidencia ha elaborado un informe en el que se resumen los progresos de las propuestas incluidas en el paquete de medidas «Objetivo 55» (13977/21). El informe se centra en los aspectos horizontales del paquete, como las interrelaciones entre los expedientes y las principales cuestiones planteadas en los debates mantenidos hasta la fecha. Este se ha remitido a las formaciones responsables del Consejo junto con informes de situación independientes para las distintas propuestas.
4. El 6 de octubre de 2021, el Consejo de Medio Ambiente mantuvo un primer cambio de impresiones sobre el paquete de medidas «Objetivo 55». Con vistas a la sesión del Consejo de Medio Ambiente del 20 de diciembre de 2021, el presente informe tiene por objeto aportar información más detallada sobre los progresos realizados con relación a los cinco expedientes que son competencia del Consejo de Medio Ambiente y, cuando sea posible, exponer en términos generales las valoraciones preliminares de las delegaciones sobre las principales cuestiones.
5. Estos expedientes constituyen el núcleo del paquete «Objetivo 55», con una mayor ambición del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) como factor principal, junto con unos objetivos nacionales actualizados en el Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE) y medidas para mejorar los sumideros naturales por medio del Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS). La propuesta de unas normas de CO<sub>2</sub> más estrictas para turismos y furgonetas tiene el propósito de ayudar a los Estados miembros a alcanzar los objetivos nacionales más elevados, estimulando al mismo tiempo la innovación tecnológica en el sector. El nuevo Fondo Social para el Clima propuesto tiene por objeto tratar los efectos sociales y distributivos del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión que se propone para los edificios y el transporte por carretera.

6. En lo que se refiere a los progresos generales sobre estos expedientes, la Presidencia considera que la mayoría requerirá un trabajo técnico adicional considerable, debido a su complejidad y a la introducción de nuevos elementos, así como, por lo que respecta al RCDE, al gran tamaño del expediente.

## II. TRABAJO REALIZADO DURANTE LA PRESIDENCIA

### i) Reforma del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE)

7. En el marco de la reforma del RCDE se están estudiando tres propuestas<sup>1</sup>: una para modificar la Directiva RCDE, la Decisión sobre la reserva de estabilidad del mercado (REM) y el Reglamento sobre el SNV del transporte marítimo («RCDE general»); otra para modificar la Directiva RCDE en lo que se refiere a la aviación («RCDE sobre aviación»); y una propuesta independiente para modificar la Decisión REM.

---

<sup>1</sup> Propuesta de Directiva que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814 relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y el Reglamento (UE) 2015/757 (10875/21 + ADD 1-7);  
propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial (10917/21 + ADD 1-3);  
propuesta de Decisión por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814 en lo relativo a la cantidad de derechos de emisión de gases de efecto invernadero que deben incorporarse a la reserva de estabilidad en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión hasta 2030 (10902/21 + ADD 1).  
Además, el 14 de julio de 2021 se presentó una cuarta propuesta relativa al RCDE: propuesta de Decisión por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que se refiere a la notificación de compensaciones con respecto a una medida de mercado mundial para operadores de aeronaves establecidos en la Unión. La propuesta se trata por separado en el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte).

El objetivo de las propuestas es garantizar que el RCDE contribuya a la mayor ambición global de la UE mediante la introducción de la tarificación del carbono en sectores que todavía no cubre el RCDE (el marítimo y los edificios y el transporte por carretera), y del refuerzo de las disposiciones vigentes. La propuesta relativa al «RCDE sobre aviación» también tiene como objetivo aplicar el CORSIA<sup>2</sup>. Con relación al RCDE existente, las propuestas deberían traducirse en una reducción general de las emisiones en los sectores incluidos en el RCDE del 61 % de aquí a 2030 con respecto a los valores de 2005, frente al objetivo actual del 43 %. El RCDE específico propuesto para los edificios y el transporte por carretera debería permitir una reducción de las emisiones de estos sectores del 43 % con respecto a los niveles de 2005, ayudando así a que los Estados miembros cumplan sus objetivos nacionales en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo.

En el Parlamento Europeo, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria es la comisión responsable de las propuestas. La Comisión de Industria, Investigación y Energía es la comisión asociada para la propuesta relativa al «RCDE general». D. Peter Liese (PPE, DE) ha sido designado ponente de la propuesta del «RCDE general», D.<sup>a</sup> Sunčana Glavak (PPE, HR), ponente de la propuesta del «RCDE sobre aviación» y D. Cyrus Engerer (S&D, MT), ponente de la propuesta separada de la Decisión REM. Los trabajos sobre las propuestas se encuentran en una fase muy temprana y, según la información disponible, no se han establecido calendarios definitivos.

Se ha consultado al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre las propuestas, aunque estos todavía no han entregado sus dictámenes.

El Grupo «Medio Ambiente» celebró ocho reuniones durante la Presidencia eslovena en las que se examinaron las tres propuestas relacionadas con la reforma del RCDE y sus evaluaciones de impacto. Los debates se han basado en la agrupación temática de las propuestas y han contribuido a una primera lectura centrada en aclarar cuestiones que permitan a las delegaciones comprender mejor los detalles de las propuestas. A ese respecto, las delegaciones han solicitado más información sobre la incidencia de las propuestas a escala de los Estados miembros, y pedido aclaraciones sobre las interrelaciones con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55». La mayoría de las delegaciones todavía está estudiando los textos y, por lo tanto, sus comentarios o posiciones son fundamentalmente preliminares.

---

<sup>2</sup> Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional, acordado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2016.

Las delegaciones siguen considerando que el RCDE es el núcleo de la política climática de la UE. Si bien parece que en general reconocen que el RCDE tendrá que contribuir con su parte de rentabilidad a la mayor ambición de la UE, existe divergencia de opiniones sobre los cambios propuestos. En este contexto, ha habido algunos llamamientos para explorar opciones que permitan seguir aumentando la ambición del RCDE, pero también inquietudes sobre las posibles repercusiones de determinadas partes de las propuestas tanto en los sectores económicos como en los hogares, y se ha subrayado la necesidad de tener en cuenta las diferentes situaciones de los Estados miembros.

#### *Creación de un RCDE específico para los edificios y el transporte por carretera*

Hasta la fecha los debates han puesto de relieve los fuertes vínculos existentes entre el RCDE propuesto para los edificios y el transporte por carretera y otros elementos del paquete de medidas «Objetivo 55», en especial el Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima, el Reglamento de reparto del esfuerzo, la Directiva sobre fiscalidad de la energía, el Reglamento sobre normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas y la Directiva de eficiencia energética.

En general se reconoce que para descarbonizar los sectores de los edificios y el transporte por carretera se requieren esfuerzos adicionales. No obstante, son muchas las delegaciones que han expresado su inquietud al respecto de la propuesta de la Comisión, y varias han manifestado importantes reservas con relación a la conveniencia de aplicar el comercio de derechos de emisión a estos sectores. Estas preocupaciones se refieren, en particular, al aumento de los precios de la energía y a los efectos sociales y distributivos en los hogares con rentas más bajas, lo que incrementa todavía más el riesgo de pobreza energética y provoca un aumento de las disparidades entre los Estados miembros y dentro de ellos. En este contexto, algunas delegaciones cuestionaron también la afirmación de que, para estos sectores, el RCDE sería el instrumento de descarbonización más eficaz, argumentando que los costes simplemente podrían trasladarse a los consumidores. Varias han planteado dudas al respecto de si el Fondo Social para el Clima será suficiente para mitigar los efectos sociales y distributivos. A algunas delegaciones les preocupa la consiguiente pérdida de ingresos, y aluden, entre otros aspectos, a las medidas fiscales nacionales vigentes. Determinadas delegaciones también han planteado cuestiones relativas a la aplicación y la carga administrativa.

Por el contrario, algunas delegaciones han acogido con satisfacción la propuesta de introducir el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, y han subrayado su mayor potencial para descarbonizar estos sectores de manera rentable, apoyando al mismo tiempo a los Estados miembros en el cumplimiento sus objetivos nacionales aumentados en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo. Estas delegaciones reconocen la necesidad de adoptar medidas de mitigación contra los efectos sociales y distributivos, y algunas señalan que las medidas alternativas tendrán además efectos similares, pero que la tarificación del carbono también genera ingresos que pueden destinarse a estas medidas. Algunas tienen dudas al respecto del Fondo Social para el Clima.

Con relación al ámbito de aplicación propuesto para los combustibles fósiles contemplados en el RCDE específico, algunas delegaciones se han mostrado dispuestas a que sea más amplio y comprenda todos los combustibles fósiles. Asimismo, otras han preguntado sobre un ámbito de aplicación de los sectores más limitado, por ejemplo, excluyendo el sector de los edificios residenciales.

Dada la novedad del comercio de derechos de emisión propuesto para los edificios y el transporte por carretera, los debates iniciales se han centrado en gran medida en obtener aclaraciones pormenorizadas tanto sobre las repercusiones de la propuesta por sector y Estado miembro, incluidas las cuotas sometidas a subasta y los ingresos por Estado miembro, como sobre varios elementos de diseño. En relación con las disposiciones del RCDE específico que tienen por objeto garantizar un arranque fluido del sistema, las delegaciones han acogido con satisfacción su objetivo, y algunas han pedido aclaraciones concretamente sobre el cálculo y el desglose de los datos en relación con el límite máximo propuesto, incluido el porcentaje de emisiones por Estado miembro y sector, y la propuesta de distribución anticipada del 30 % de los derechos de emisión para subasta en 2026. Pese a que todavía están estudiando las propuestas, algunas delegaciones consideraron que un comienzo aún más sencillo sería más adecuado y se preguntaron si la distribución anticipada de los derechos de emisión podría causar problemas en una fase posterior.

Por lo que se refiere a la reserva de estabilidad del mercado (REM) independiente, las delegaciones han pedido varias aclaraciones sobre la razón de ser de los parámetros y el funcionamiento propuestos, entre otros aspectos con relación al tamaño inicial y los umbrales para incorporar derechos de emisión en la reserva o retirarlos de ella. Por lo que se refiere al mecanismo propuesto basado en el incremento de los precios para contrarrestar el riesgo de fluctuación excesiva de estos, algunas delegaciones han expresado preocupación por su eficacia, y varias han solicitado aclaraciones sobre cualquier posible efecto del precio del carbono con arreglo al actual RCDE en el precio del carbono en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión propuesto para los edificios y el transporte por carretera.

#### *Refuerzo del actual RCDE y su ambición*

Las delegaciones consideran que las propuestas de cambiar la base del límite máximo y aumentar el factor de reducción lineal son elementos clave para reforzar la ambición del RCDE. Varias delegaciones han acogido con satisfacción estas propuestas, y algunas de ellas se han mostrado a favor de estudiar la manera de aumentar aún más la ambición. Por lo que se refiere al cambio de base del límite máximo, se han planteado una serie de preguntas sobre su cálculo, el valor previsto en cifras y su impacto, y algunas delegaciones temen que pueda provocar un fuerte incremento del precio del carbono en el año de su introducción (lo cual debe considerarse también a la luz de las propuestas de la REM). Las observaciones iniciales sobre la adición de 79 millones de derechos de emisión para el sector marítimo en el límite máximo se han centrado principalmente en clarificar el cálculo y la metodología. Son varios los interrogantes que se han planteado sobre el impacto del factor de reducción lineal incrementado.

Por lo que se refiere a las disposiciones sobre fuga de carbono y asignación gratuita, las delegaciones se han centrado en entender de forma muy detallada las implicaciones de los cambios propuestos. Estas han acogido de buen grado el objetivo de evitar activar el factor de corrección intersectorial y, a este respecto, varias han apoyado explícitamente el planteamiento de una asignación gratuita más específica. No obstante, se han planteado algunas preguntas e inquietudes sobre los cambios propuestos. En particular, la propuesta de condicionar la plena asignación gratuita de derechos de emisión a las instalaciones a la hora de aplicar las recomendaciones de la auditoría energética prevista en la Directiva relativa a la eficiencia energética (DEE) ha suscitado preocupación para varias delegaciones, algunas de las cuales han manifestado serias reservas al respecto. Algunas han alegado que daría lugar a un trato diferente e injusto a las instalaciones incluidas en el sistema, alegando, entre otros aspectos, que la finalidad de la asignación gratuita no es aplicar las recomendaciones de la auditoría energética en el marco de la DEE. Varias delegaciones han reconocido el objetivo de la propuesta, pero han planteado cuestiones relacionadas con la posible carga administrativa asociada a su aplicación. El incremento de la tasa de actualización máxima de referencia para la asignación gratuita de derechos de emisión ha sido cuestionado por algunas delegaciones, a las que les preocupa la incidencia en su industria. Además, se han planteado otras cuestiones relativas, por ejemplo, al ámbito de aplicación de la asignación gratuita por lo que respecta a mantener durante cinco años en el marco del RCDE determinadas instalaciones, que, de otro modo, quedarían fuera de su ámbito de aplicación tras haber llevado a cabo medidas para reducir su consumo energético y sus emisiones.

Se ha prestado especial atención a la propuesta de eliminar progresivamente la asignación gratuita en el marco del RCDE para sectores incluidos en el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC) propuesto, cuyo objetivo es garantizar la compatibilidad de las medidas de la UE contra la fuga de carbono con las normas de la OMC. Las observaciones iniciales han ido desde la sugerencia de estudiar una eliminación gradual más rápida (lo que permitiría una introducción gradual más rápida del MAFC) hasta la solicitud de adoptar un enfoque prudente, y algunas delegaciones han indicado que la decisión sobre la eliminación progresiva únicamente debería adoptarse en una revisión tras la fase piloto del MAFC. Entre otros aspectos, las delegaciones han solicitado aclaraciones sobre cuestiones relacionadas con la equivalencia entre el tratamiento de los productos elaborados por instalaciones en el marco del RCDE y los productos importados, subrayando la necesidad de garantizar que el MAFC ofrezca la misma protección frente a la fuga de carbono que la asignación gratuita. Han sido muchas las preguntas planteadas sobre el impacto de la eliminación gradual en la competitividad de los productores de la UE en los mercados de exportación.

En cuanto a los sectores marítimo y aéreo, se ha hecho hincapié en la plena evaluación de las propuestas, en particular en lo que se refiere a su contribución a la reducción de las emisiones y su impacto en los sectores y la competitividad, analizando al mismo tiempo el contexto internacional y las circunstancias nacionales (p. ej. cuestiones de conectividad). Con respecto a los vínculos con otros expedientes, algunas delegaciones han pedido que se evalúen los impactos acumulativos de las propuestas sobre el RCDE, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime y la fiscalidad de la energía.

En general, las delegaciones reconocen la necesidad de que el transporte marítimo contribuya a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En términos generales, se ha apoyado la inclusión del transporte marítimo en el RCDE, al tiempo que se ha subrayado la importancia de salvaguardar la competitividad del sector del transporte marítimo de la UE y de tener en cuenta las circunstancias nacionales y geográficas concretas. No obstante, para algunos, la inclusión y la descarbonización del sector marítimo plantean dificultades y riesgos particulares. Varias delegaciones han pedido que se examinen detenidamente las modalidades de inclusión (por ejemplo, la introducción gradual del sistema, la distribución de los derechos de subasta y la entidad responsable de la entrega de derechos de emisión), al tiempo que se garantiza un respaldo adecuado a la investigación y la innovación y que los ingresos procedentes de las subastas se destinan a la ecologización del sector.

Con relación al ámbito de aplicación y el nivel de ambición propuestos para la ampliación del RCDE al transporte marítimo, las delegaciones han solicitado aclaraciones sobre la cobertura propuesta del 50 % de los viajes fuera de la UE, y algunas han manifestado su deseo de estudiar una mayor ambición (por ejemplo, emisiones distintas del CO<sub>2</sub> e inclusión de buques de menos de 5000 toneladas).

Varias delegaciones han expresado también dudas sobre si las medidas propuestas para contrarrestar los intentos de los agentes del mercado por reducir su exposición a la tarificación del carbono, en especial favoreciendo puertos no pertenecientes a la UE próximos a los Estados miembros u optando por otros modos de transporte («evasión de carbono»), son suficientes y han solicitado otras adicionales. En este contexto, muchas delegaciones han subrayado que es necesario garantizar unas condiciones de competencia equitativas para el sector del transporte marítimo de la UE.

Algunas delegaciones han preguntado si la cláusula de revisión posibilitaba la plena adaptación a un futuro instrumento de mercado acordado en el marco de la Organización Marítima Internacional, e insistido en la necesidad de reaccionar ante cualquier avance pertinente en este sentido.

Determinadas delegaciones han solicitado más información sobre las disposiciones propuestas relativas a la entidad regulada y a la autoridad administrativa, así como sobre la ejecución y las sanciones, y en especial respecto a si estas últimas son proporcionadas y se ajustan a los procedimientos internacionales. Además, se han planteado cuestiones sobre el impacto en los precios del transporte marítimo y el posible aumento de la carga administrativa para las empresas y las autoridades.

Por lo que se refiere a la propuesta relativa al «RCDE sobre aviación», el examen inicial se ha centrado en cuestiones bastante detalladas y técnicas a fin de clarificar diversas disposiciones de la propuesta y su impacto, en particular en la competitividad y los consumidores. En general, se apoya el objetivo de seguir descarbonizando el sector, pero garantizando al mismo tiempo la igualdad de condiciones para las compañías aéreas europeas en un mercado mundial. En concreto, con relación a las dos principales características de la propuesta, a saber, la eliminación gradual de la asignación gratuita para la aviación y la aplicación del CORSIA:

- Se reconoce de forma general que la asignación gratuita debe eliminarse gradualmente, aunque algunas delegaciones prefieren una eliminación gradual más lenta, también a la luz de la COVID-19, y piden un apoyo adecuado al sector. Otras han respaldado la propuesta de transición a la subasta completa, o prefirieron una eliminación gradual más rápida o incluso inmediata.
- Con relación a la propuesta de aplicar el CORSIA según proceda a través de la Directiva RCDE, se han planteado varias preguntas sobre la opción elegida en cuanto al ámbito de aplicación (es decir, aplicar el CORSIA a los vuelos fuera del EEE y que continúe aplicándose el RCDE a los vuelos dentro del EEE y los vuelos de salida con destino al Reino Unido y a Suiza). Los comentarios se han concentrado en pedir aclaraciones sobre las modalidades de aplicación, especialmente sobre la coherencia con la ambición del Acuerdo de París y la adaptación al CORSIA. Entre otros aspectos, las preguntas se han centrado en la calidad de los créditos y la terminología relacionada con estos, los países que comprende y la base de referencia.

Las observaciones iniciales sobre las propuestas relativas a la reserva de estabilidad del mercado (REM) se han centrado, entre otros aspectos, en el impacto de las propuestas sobre la tarificación del carbono. Los comentarios se han centrado, por una parte, en garantizar una fuerte señal de precios para sustentar un RCDE ambicioso y, por otra, en mitigar las perturbaciones en los precios, sobre todo sus fuertes incrementos, y algunos han cuestionado también los efectos acumulativos del cambio de base del límite máximo y de las modificaciones en la REM en el año en el que se cambia la base. Con este fin, también se han planteado algunas preguntas sobre los cambios propuestos en los parámetros de diseño, en particular el umbral para activar la intervención de la REM y por qué no se reducen los umbrales a este respecto. Otras preguntas se han referido a si resultarían más adecuados otros criterios, en particular los niveles del precio del carbono, para activar la intervención. Una delegación sugirió que la REM debería considerarse un instrumento para corregir los desequilibrios entre los ingresos y los costes pagados por las instalaciones del RCDE en los Estados miembros beneficiarios del Fondo de Modernización.

En cuanto a la propuesta separada de Decisión sobre la REM por la que se mantiene la tasa de incorporación doble del 24 % hasta 2030, varias delegaciones han manifestado explícitamente su apoyo a la propuesta, y recordado la necesidad de seguir eliminando el excedente histórico, mientras que algunas delegaciones han manifestado gran preocupación por su impacto.

En el contexto del reciente aumento de los precios de la energía, varias delegaciones han subrayado la necesidad de reforzar, con carácter prioritario, el artículo 29 *bis* sobre «Medidas en caso de fluctuaciones excesivas de los precios» (no forma parte de la propuesta de la Comisión) para hacerlo más reactivo. Algunos también han pedido que se aborde la posible especulación en el mercado del RCDE. Otros han advertido con respecto a las medidas que podrían debilitar o incluso socavar el funcionamiento del RCDE. Varias delegaciones consideran que el debate sobre el aumento de los precios de la energía no debería producirse en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55».

En relación con las disposiciones financieras sobre el RCDE, los debates se han concentrado sobre todo en el tamaño, el origen, el alcance y la distribución del Fondo de Modernización y del Fondo de Innovación, así como sobre las disposiciones relativas a la asignación de fondos.

Varias delegaciones han acogido con satisfacción el aumento del Fondo de Modernización propuesto y algunas han sugerido un incremento adicional, mientras que otras han pedido una evaluación del uso de la financiación, incluidos los efectos previstos de dicho aumento en la mitigación del cambio climático. Algunas delegaciones apoyan explícitamente la propuesta de excluir el apoyo a las inversiones relacionadas con los combustibles fósiles (no solo con los combustibles fósiles sólidos) de la financiación con cargo al Fondo de Modernización, mientras que varias han expresado serias reservas, y algunas han recordado la referencia hecha en las Conclusiones del Consejo Europeo de diciembre de 2020 al papel de las tecnologías de transición como el gas.

El aumento del Fondo de Innovación ha sido acogido de buen grado por varias delegaciones, mientras que otras lo han cuestionado. Varias han manifestado su preocupación por el origen del Fondo de Innovación, en particular los derechos de emisión del RCDE específico para los edificios y el transporte por carretera, y los derechos de emisión resultantes de reducir la asignación gratuita a los sectores incluidos en el MAFC.

En general, las delegaciones acogen con satisfacción que se haya aclarado que todos los sectores incluidos en el RCDE pueden beneficiarse del Fondo de Innovación, así como la ampliación de su ámbito de aplicación para que pueda prestar apoyo a proyectos a través de mecanismos de licitación competitivos como los contratos por diferencia para el carbono. Algunas consideraron que, como sector nuevo en el marco del RCDE, el sector del transporte marítimo en particular debe beneficiarse de una financiación adecuada, por ejemplo, mediante la asignación de fondos. También se ha propuesto establecer un fondo específico de apoyo a la transición ecológica del sector marítimo. Varias han demandado un mayor equilibrio geográfico en la distribución de los proyectos en el marco del Fondo de Innovación.

Determinadas delegaciones han solicitado aclaraciones sobre la asignación obligatoria de todos los ingresos procedentes de las subastas para fines relacionados con el clima y la energía, y han destacado cuestiones de compatibilidad con los principios presupuestarios nacionales. Muchas han subrayado que las disposiciones financieras deben evaluarse a la luz de la próxima propuesta de la Comisión sobre la Decisión sobre los Recursos Propios y sus implicaciones para el porcentaje de los ingresos procedentes de las subastas de los Estados miembros. También se han planteado observaciones similares en relación con los ingresos previstos del RCDE específico propuesto para los edificios y el transporte por carretera, incluida su asignación de fondos.

Por lo que se refiere a otras cuestiones, cabe señalar que las instalaciones que utilizan biomasa tienen prioridad especial para algunas delegaciones. En este contexto, algunas delegaciones han manifestado su preocupación por el hecho de que el valor del umbral mínimo propuesto del 95 % para la combustión de biomasa con calificación de cero creará incentivos para que estas instalaciones utilicen combustibles fósiles.

ii) Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE)<sup>3</sup>

8. El principal objetivo de la propuesta de la Comisión es aumentar la contribución del RRE a la ambición climática global de la UE para 2030, estableciendo un nuevo objetivo a escala de la UE para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores incluidos en el RRE del 40 % (con respecto al actual 29 %), en comparación con 2005, y actualizar en consecuencia los objetivos nacionales de los Estados miembros.

El Parlamento Europeo ha nombrado a D.<sup>a</sup> Jessica Polfjård (PPE, SE) ponente de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI). Los trabajos sobre el expediente se encuentran en una fase muy temprana y, según la información disponible, no se ha establecido un calendario definitivo.

Se ha consultado al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre las propuestas, aunque estos todavía no han entregado sus dictámenes.

Durante la Presidencia eslovena, el Grupo «Medio Ambiente» estudió la propuesta y su evaluación de impacto en tres reuniones, lo que ha permitido completar una primera lectura preliminar de la propuesta. Pese a que existe un apoyo general a la mayor ambición global de la propuesta, la mayoría de las delegaciones todavía está estudiando la propuesta más detenidamente y, por lo tanto, en esta fase sus puntos de vista o posiciones son preliminares. Así pues, los debates se han centrado en aclarar los nuevos elementos de la propuesta en comparación con el RRE existente. Durante las reuniones celebradas hasta la fecha, la Comisión ha intentado aportar aclaraciones y respuestas a las preguntas formuladas por las delegaciones, que se refieren, en particular, a las propuestas sobre los objetivos, los mecanismos de flexibilidad y la reserva adicional, también en relación con otras propuestas de «Objetivo 55».

---

<sup>3</sup> Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/842 sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París (10867/21 + ADD 1-4).

La propuesta mantiene el actual ámbito de aplicación del RRE, que incluye el transporte por carretera y los edificios. En principio, las delegaciones acogen con satisfacción el hecho de que no se haya modificado el ámbito de aplicación, pero han pedido más información sobre la interacción entre el RRE y el nuevo régimen propuesto de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera. Según la Comisión, la ampliación simultánea del comercio de derechos de emisión a estos dos sectores en el marco de la propuesta de revisión de la Directiva RCDE ayudará a los Estados miembros a cumplir sus objetivos del RRE en lugar de sustituirlos.

El enfoque empleado para actualizar los objetivos nacionales propuestos de los Estados miembros sigue basándose en el PIB per cápita, con correcciones limitadas para tener en cuenta los problemas de rentabilidad. Si bien algunas delegaciones acogen de buen grado que el PIB per cápita siga siendo la base de cálculo, otras muestran su preocupación por el hecho de que la metodología empleada no refleje de forma suficiente el criterio de rentabilidad o no contribuya a la convergencia a lo largo del tiempo, especialmente dado que el rango objetivo de 40 puntos porcentuales se mantiene sin cambios con respecto al RRE existente. Algunas delegaciones consideran que sus nuevos objetivos respectivos son muy difíciles de cumplir. A petición de las delegaciones, la Comisión ha facilitado información adicional y referencias a datos sobre el cálculo de los objetivos nacionales.

Además, algunas delegaciones han manifestado su preocupación por el hecho de que la revisión propuesta de los datos de emisiones de los inventarios nacionales, prevista para 2025, y el reajuste posterior de las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros para los años 2026-2030 puedan generar incertidumbre para los Estados miembros. Se propone el reajuste, como parte de la actualización técnica del marco para fijar las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros, puesto que se desconocen los efectos de la pandemia de COVID-19, cómo se recuperará de ella la economía de la UE y el nivel de emisiones, y todavía no es posible cuantificarlos por completo. Según la Comisión, el reajuste tiene por objeto garantizar que la cantidad de asignaciones anuales de emisiones siga permitiendo transferencias entre Estados miembros y tenga en cuenta un posible repunte, al tiempo que se evita la acumulación de excedentes excesivos.

En cuanto a la flexibilidad prevista en el RRE, las delegaciones están de acuerdo, en general, en que esta desempeñará un papel importante a la hora de ayudar a los Estados miembros a alcanzar sus objetivos nacionales de manera rentable, respetando al mismo tiempo la integridad medioambiental. La propuesta de la Comisión mantiene la flexibilidad general (acumulación y préstamo, comercio de asignaciones anuales de emisiones entre los Estados miembros), pero propone algunos cambios en la flexibilidad del RCDE (mayor acceso para Malta) y la flexibilidad del UTCUTS, que permite que los Estados miembros utilicen una cantidad limitada de absorciones netas del sector UTCUTS para cumplir sus objetivos en el marco del RRE. Con respecto a esta última, son varias las delegaciones que han solicitado que se aclaren mejor los cambios propuestos en la flexibilidad del UTCUTS y la justificación para dividir el uso del importe máximo total de flexibilidad entre los dos períodos de cumplimiento quinquenales, sin prever ninguna posibilidad de transferencia del remanente del primer período (2021-2025) al segundo (2026-2030). Según la Comisión, esto tiene que ver con el cambio en la metodología contable propuesta en el Reglamento UTCUTS para el período 2026-2030, así como con la Legislación Europea sobre el Clima.

La propuesta contiene además una nueva reserva voluntaria que estaría compuesta de todo crédito del UTCUTS que todavía no se haya utilizado al final del segundo período de cumplimiento. Los Estados miembros podrían tener acceso a la reserva para cumplir su objetivo del RRE para 2030, a condición de que la UE haya alcanzado su objetivo global para 2030 teniendo en cuenta el límite máximo para la contribución de las absorciones netas en virtud de la Legislación Europea sobre el Clima. Varias delegaciones han solicitado también información adicional sobre el objetivo de la nueva reserva adicional, su funcionamiento previsto y su potencial para ayudar a los Estados miembros a cumplir sus objetivos del RRE, mientras que algunas lamentan la falta de previsibilidad para los Estados miembros, dado que no conocerán su disponibilidad hasta el final del proceso de cumplimiento.

Además de las preguntas sobre el funcionamiento simultáneo de las flexibilidades previstas en las propuestas sobre el RRE y el UTCUTS, algunas delegaciones han preguntado si no sería posible aumentar el uso del mecanismo de flexibilidad único entre el RCDE y el RRE o el acceso a este, a fin de mejorar la rentabilidad de las reducciones de emisiones.

iii) Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS)<sup>4</sup>

9. El principal objetivo de la propuesta de la Comisión es reforzar la contribución del UTCUTS a la mayor ambición climática global de la UE para 2030 mediante el establecimiento de un objetivo a escala de la UE de 310 millones de toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub> en las absorciones netas de gases de efecto invernadero en el sector UTCUTS en 2030.

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) es la comisión competente para el fondo en el Parlamento Europeo, y D. Ville Niinistö (Verts/ALE, FI) ha sido nombrado ponente. D. Norbert Lins (PPE DE) ha sido nombrado ponente de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural (AGRI), comisión asociada con competencia compartida sobre disposiciones específicas (artículo 2, apartado 3, y artículo 4, apartado 4). Los trabajos sobre el expediente todavía se encuentran en una fase muy temprana y, según la información de que se dispone en la actualidad, no se ha establecido un calendario definitivo.

Se ha consultado al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre las propuestas, aunque estos todavía no han entregado sus dictámenes.

---

<sup>4</sup> °Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/841 en lo relativo al ámbito de aplicación, la simplificación de las normas de cumplimiento, el establecimiento de los objetivos de los Estados miembros para 2030 y el compromiso con la consecución colectiva de la neutralidad climática para 2035 en el sector del uso de la tierra, la silvicultura y la agricultura, y el Reglamento (UE) 2018/1999 en lo que respecta a la mejora del seguimiento, la notificación, el seguimiento de los avances y la revisión (10857/21 + ADD 1-4).

Durante la Presidencia eslovena, el Grupo «Medio Ambiente» estudió la propuesta y su evaluación de impacto en cuatro reuniones, lo que ha permitido completar una primera lectura preliminar de la propuesta. Las opiniones expresadas por las delegaciones en esta fase son en su mayoría preliminares, y los debates a nivel técnico sobre la propuesta de la Comisión se han centrado sobre todo en aclarar las modificaciones propuestas del Reglamento vigente, en particular en el contexto de los cambios significativos del régimen general a partir de 2026. La mayoría de las preguntas y preocupaciones expresadas hasta la fecha se refieren a los objetivos nacionales para 2030, el marco previsto para después de 2030, las flexibilidades concebidas para ayudar a los Estados miembros a cumplir sus objetivos (incluida la interacción con las flexibilidades y la reserva adicional propuesta en el RRE), el mecanismo de cumplimiento y sanción, así como los requisitos de seguimiento y notificación.

De 2021 a 2025, la propuesta mantiene el actual «compromiso de deuda cero», lo que significa que los Estados miembros deben garantizar que la suma de las emisiones totales no excede la suma de las absorciones totales generadas por el sector tras la aplicación de las normas contables pertinentes y de la flexibilidad con el sector del RRE. Para el período 2026-2030, la propuesta establece un objetivo a escala de la UE de 310 millones de toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub> de absorciones netas en el sector UTCUTS de aquí a 2030. Este objetivo se distribuye entre los Estados miembros como objetivos nacionales vinculantes sobre la base de los resultados actuales en materia de mitigación de su sector UTCUTS y su porcentaje de superficie de tierra gestionada en la UE. En 2025, la Comisión propone adoptar un acto de ejecución que establezca objetivos anuales para cada Estado miembro, basado en una trayectoria lineal. A partir de 2031, la Comisión propone fusionar las emisiones distintas del CO<sub>2</sub> del sector agrícola con las absorciones y las emisiones con arreglo al ámbito de aplicación del Reglamento UTCUTS, a fin de crear un nuevo pilar único que comprenda el uso de la tierra, la silvicultura y la agricultura. Además, la propuesta establece el objetivo de la neutralidad climática a escala de la UE en el sector combinado de aquí a 2035. Por otra parte, la propuesta define un proceso por el cual, a finales de 2025, la Comisión presentará una propuesta legislativa que establezca las contribuciones de los Estados miembros al objetivo de neutralidad climática en el sector combinado de la tierra.

En general, las delegaciones reconocen el importante papel del sector UTCUTS en la política climática de la UE y su mayor ambición general. Sin embargo, en sus puntos de vista iniciales, varias delegaciones han mostrado inquietudes sobre los objetivos nacionales propuestos para 2030, en particular su nivel de ambición, los criterios utilizados para su cálculo, y el nuevo mecanismo de cumplimiento propuesto. Muchas han preguntado cómo se han tenido en cuenta en la distribución de objetivos características nacionales como las condiciones geográficas naturales y la estructura de edad de los bosques, y sobre la necesidad de garantizar la mejora a largo plazo de los sumideros. La mayoría de las delegaciones teme que el proceso propuesto para el posterior establecimiento de objetivos anuales para los años 2026-2029 sobre la base de una trayectoria lineal no sea adecuado para un sector caracterizado por grandes fluctuaciones interanuales. Por esa misma razón, comprobar el cumplimiento con un solo año no sería adecuado. Varias delegaciones han expresado también su preocupación por la aplicación del mecanismo propuesto de correcciones técnicas y han solicitado información adicional sobre el proceso y los resultados previstos. En esta fase, sigue habiendo numerosas preguntas sobre el marco previsto para después de 2030, que algunas delegaciones consideran prematuro incluir en la presente propuesta.

Hasta el momento los debates sobre las flexibilidades se han centrado en aclarar sus aspectos técnicos y los cambios en las flexibilidades existentes después de 2025, así como en intentar entender mejor las relaciones entre las flexibilidades de las propuestas sobre el RRE y el UTCUTS, incluso en el contexto de la Legislación Europea sobre el Clima. A partir de 2026, ya no será posible acumular los excedentes de absorciones del período 2021-2025 para el período 2026-2030. No obstante, los Estados miembros pueden seguir negociando con sus excedentes. La flexibilidad existente en el uso de la tierra será más completa en el segundo período, al ampliar el ámbito de aplicación de las tierras forestales gestionadas a todas las categorías de notificación de tierras. La cantidad total posible de flexibilidad se dividirá en dos y su uso estará sujeto al cumplimiento de los objetivos para ambos períodos a nivel de la UE. En el segundo período, se prevé que la flexibilidad del uso de la tierra funcione como un único instrumento de flexibilidad y pueda emplearse para atenuar las fluctuaciones entre años. Además, en determinadas condiciones podría utilizarse un mecanismo adicional para ayudar a los Estados miembros que se enfrenten a perturbaciones naturales en ambos períodos.

En general, las delegaciones reconocen que las flexibilidades, en especial para las perturbaciones naturales, serán muy importantes para facilitar que los Estados miembros puedan cumplir un mayor nivel de ambición a partir de 2025. No obstante, han expresado su preocupación al respecto de si la flexibilidad propuesta será adecuada en este sentido, en particular cuando la disponibilidad de la flexibilidad esté condicionada a la consecución del objetivo global de la UE. Se han planteado preguntas sobre la imposibilidad de que los Estados miembros acumulen el excedente de absorciones de UTCUTS del período de «deuda cero» de 2021-2025 para emplearlo en el período 2026-2030, y sobre el hecho de que la propuesta no permita acumular los excedentes de absorciones en el segundo período de cumplimiento en el contexto de los objetivos anuales.

La propuesta incluye modificaciones en el Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía<sup>5</sup>, que recoge las normas para el seguimiento y la notificación de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y para el seguimiento de los avances de los Estados miembros hacia sus objetivos en el marco del Reglamento UTCUTS. Estas modificaciones incluyen medidas para aumentar la precisión del seguimiento y la notificación, y requisitos de seguimiento y notificación de las emisiones y absorciones mediante el uso de tecnologías avanzadas disponibles en el marco de programas de la Unión, como Copernicus, y de datos digitales recogidos con arreglo a la política agrícola común. Con la ayuda de los nuevos datos disponibles tras aplicar los nuevos requisitos a los sistemas de inventario, también se exigirá a los Estados miembros que faciliten información adicional en sus informes de cumplimiento relativos a los dos períodos, respectivamente en 2027 y 2032, en particular una evaluación de las sinergias y los compromisos entre las políticas y las medidas nacionales, con vistas a adoptar medidas más orientadas a las políticas, en lugar de garantizar únicamente la coherencia contable.

---

<sup>5</sup> Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

Las delegaciones han expresado su preocupación por el riesgo de que los nuevos requisitos de seguimiento y notificación aumenten significativamente la complejidad del inventario de gases de efecto invernadero, y algunas indican que la información requerida debe limitarse a la necesaria para garantizar el seguimiento de los avances y la revisión de las emisiones y absorciones en el sector. A varias delegaciones les preocupa también que los nuevos requisitos puedan generar costes adicionales, carga administrativa o duplicación del trabajo. En general, las delegaciones consideran que se necesita un mayor debate a nivel técnico para comprender mejor los requisitos y sus implicaciones.

iv) Reglamento sobre normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas<sup>6</sup>

10. La propuesta tiene como objetivo contribuir a la mayor ambición general de la UE, aumentando los objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y furgonetas nuevos para 2030 e introduciendo un objetivo del 100 % para 2035, estimulando de este modo la innovación y garantizando que la industria europea del automóvil mantenga y refuerce su competitividad mundial. Entre otros aspectos, esta mayor ambición apoyará a los Estados miembros en el cumplimiento de sus objetivos nacionales vinculantes en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo.

En el Parlamento Europeo, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria se encarga de la propuesta. Se ha nombrado como ponente a D. Jan Huitema (Renew, NL). Los trabajos sobre el expediente se encuentran en una fase muy temprana y, según la información disponible, no se ha establecido un calendario definitivo.

Se ha consultado al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la propuesta, aunque estos todavía no han entregado sus dictámenes.

---

<sup>6</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión (10906/21 + ADD 1-5).

Durante la Presidencia eslovena se celebraron tres reuniones en el Grupo «Medio Ambiente» para examinar la propuesta y su evaluación de impacto, incluido un examen artículo por artículo. Si bien los debates iniciales han permitido aclarar varias cuestiones, la mayoría de las delegaciones todavía está estudiando las propuestas y, por lo tanto, sus puntos de vista o posiciones son en general preliminares. No obstante, los debates iniciales han puesto de manifiesto las preferencias en cuanto a la ambición de los niveles objetivo. Sin embargo, cabe señalar que algunas delegaciones no han facilitado indicaciones preliminares sobre los niveles objetivo propuestos, o solo lo han hecho parcialmente.

Existe el consenso general de que el sector del automóvil debe contribuir a la mayor ambición climática global de la UE para 2030 y 2050. Para una serie de delegaciones, la propuesta es clave para lograr la ambición general y para cumplir sus objetivos nacionales aumentados en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo. Varias delegaciones han subrayado que la ambición debe ser coherente con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» y en particular con la propuesta relativa al Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos.

Los debates se han centrado en el aumento de los objetivos, incluido, en particular, el objetivo del 100 % para 2035, que exige que todos los turismos y furgonetas nuevos sean vehículos de emisión cero para esa fecha y conlleva de hecho la eliminación progresiva del motor de combustión interna.

Varias delegaciones han pedido o podrían apoyar un mayor nivel de ambición, y argumentan que es posible y necesario acelerar la transición hacia los vehículos de emisión cero a la luz de la ambición global. En este contexto, se señala, en particular, que los vehículos de emisión cero ya están disponibles de forma generalizada, y se espera que su penetración en el mercado aumente considerablemente. Una mayor ambición contribuiría a acelerar tanto la implantación como la asequibilidad de estos vehículos, también en el mercado de segunda mano.

Concretamente, estas delegaciones desean adelantar a 2030 el objetivo del 100 %. Algunas han preguntado sobre las posibilidades de que los Estados miembros adopten medidas adicionales a nivel nacional (algunos Estados miembros cuentan con políticas o planes para una eliminación gradual más temprana que los propuestos por la Comisión). Algunas delegaciones han sugerido que se incrementen los objetivos para 2025 y se fije un objetivo intermedio entre 2025 y 2030, y han cuestionado también los objetivos diferenciados para los turismos y las furgonetas en 2030.

Por el contrario, otras delegaciones han apoyado que se mantengan los objetivos actuales para 2025 y los objetivos diferenciados para turismos y furgonetas propuestos por la Comisión.

Varias delegaciones han manifestado al menos su apoyo preliminar al nivel de ambición propuesto, aunque algunas con ciertas salvedades o matices. Se ha sugerido que el objetivo del 100 % para 2035 debería ir acompañado de algún tipo de excepción para los vehículos de baja emisión más eficientes hasta 2039.

Para varias delegaciones, el nivel de ambición propuesto es motivo de preocupación, en particular el objetivo del 100 % para 2035, que algunas consideran explícitamente inaceptable. Por lo que se refiere a los objetivos para 2030, hasta la fecha algunas han indicado su desacuerdo con la propuesta de la Comisión. Las preocupaciones expresadas se centran en si la retirada gradual del motor de combustión interna es prematura y requiere más tiempo; algunas sugieren que la decisión sobre la eliminación progresiva únicamente debería tomarse en el contexto de la próxima revisión, que podría adelantarse a 2026. Estas delegaciones han destacado una serie de consideraciones en este contexto, en particular la necesidad de tener en cuenta las diferentes situaciones de los Estados miembros en lo que respecta a la aceptación de vehículos de emisión cero y de baja emisión debido a las disparidades en la implantación de las infraestructuras de carga y en el poder adquisitivo; y que la eliminación progresiva del motor de combustión interna va en contra del principio de neutralidad tecnológica. También se ha subrayado que debe tenerse en cuenta el impacto del cambio en la fabricación y la consiguiente pérdida de puestos de trabajo, lo que requiere medidas importantes, entre otros aspectos, para la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores. Además, se han planteado cuestiones relativas a la asequibilidad de la electricidad y la disponibilidad de baterías y materias primas.

Se ha pedido que se tenga en cuenta el impacto de la propuesta en el mercado de vehículos de segunda mano de determinados Estados miembros, destacando que una adopción más rápida de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en los Estados miembros con renta más elevada podría provocar un aumento de la exportación de vehículos más antiguos y contaminantes a los Estados miembros de renta baja. Si bien se reconoce que no es posible abordar esta cuestión en el presente Reglamento, se sugiere que la Comisión le dé seguimiento, por ejemplo, en el contexto del informe de situación o el proceso de revisión, y analice más detenidamente las posibles soluciones.

Algunas delegaciones han pedido o podrían respaldar que se incluya la contribución de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono a la hora de evaluar el cumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes de vehículos. No obstante, varias delegaciones apoyan firmemente los argumentos de la Comisión en contra de esto, incluido el hecho de que es preferible que estos combustibles se destinen a otros sectores más difíciles de descarbonizar.

Varias delegaciones desean poner fin al uso del denominado parámetro de la masa para determinar los objetivos de emisiones concretos de los fabricantes y, por consiguiente, la distribución de esfuerzos entre ellos.

Por lo que se refiere al mecanismo para incentivar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión acordado en la última revisión del Reglamento, la Comisión propone su eliminación gradual de aquí a 2030 teniendo en cuenta el rigor del objetivo como principal impulsor de su adopción. Los comentarios planteados hasta la fecha ponen de manifiesto que tiene el apoyo de varias delegaciones, y algunas abogan por una eliminación gradual más temprana y afirman que, en su forma actual, puede socavar la ambición. Otras se oponen a la eliminación gradual propuesta, poniendo de relieve que ofrece incentivos especiales para estimular la aceptación de estos vehículos en los Estados miembros que presentan una baja aceptación actual. Unas cuantas delegaciones han expresado reservas sobre la supresión de la excepción para los pequeños fabricantes, dado que sus beneficios en materia de reducción de emisiones son muy limitados, pero tiene en cuenta determinadas características del mercado. Otras han manifestado su apoyo a la propuesta.

En los debates iniciales se mostró apoyo a adelantar la revisión prevista para 2028, y las delegaciones plantearon una serie de cuestiones adicionales que debían revisarse o incluirse en el informe de situación previsto, a la vista también de los debates relacionados con la ambición propuesta.

v) Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima<sup>7</sup>

11. La propuesta pretende mitigar los efectos sociales y distributivos del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera mediante la creación de un Fondo Social para el Clima (Reglamento del Fondo Social para el Clima) a fin de ayudar a los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte vulnerables. Sobre la base de los planes sociales para el clima que deben desarrollar los Estados miembros, apoya medidas e inversiones para reducir las emisiones de los grupos vulnerables en estos sectores y también puede cubrir ayudas temporales a la renta.

En el Parlamento Europeo, tanto la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) como la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (EMPL) son las comisiones competentes para el fondo en un procedimiento de comisiones conjuntas. La Comisión de Presupuestos (BUDG) es una comisión asociada con competencia exclusiva en los aspectos que afectan directamente a los recursos propios. D.<sup>a</sup> Esther de Lange (PPE, NL) ha sido nombrada ponente de la Comisión ENVI, D. David Casa (PPE, MT), de la Comisión EMPL y D.<sup>a</sup> Margarida Marques (S&D, PT), de la Comisión BUDG. Los trabajos sobre la propuesta se encuentran en una fase muy temprana y, según la información disponible, no se han establecido calendarios definitivos.

Se ha consultado al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre las propuestas, aunque estos todavía no han entregado sus dictámenes.

---

<sup>7</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima (10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

El Grupo ad hoc «Fondo Social para el Clima»<sup>8</sup> celebró tres reuniones sobre el Reglamento del Fondo Social para el Clima durante la Presidencia eslovena. Los debates se centraron en aclarar una serie de importantes aspectos generales y presupuestarios de la propuesta. Si bien se reconoce en general la necesidad de garantizar una transición ecológica que no deje a nadie atrás y de abordar las consecuencias sociales del comercio de derechos de emisión propuesto para los edificios y el transporte por carretera, la propuesta ha suscitado reacciones dispares. Algunas delegaciones acogieron de buen grado la idea general de crear un Fondo, mientras que muchas plantearon importantes inquietudes y pidieron aclaraciones, en particular sobre las interrelaciones con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55», los datos que respaldan diversos cálculos de la propuesta y el impacto a nivel de los Estados miembros, y varias lamentan que no exista una evaluación de impacto independiente. Las delegaciones todavía están estudiando el texto y, por lo tanto, sus comentarios o posiciones han sido en su mayoría preliminares. Durante la Presidencia francesa se prevé iniciar el examen de la propuesta artículo por artículo.

Para la mayoría de las delegaciones, el Reglamento del Fondo Social para el Clima está intrínsecamente relacionado con el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión propuesto para los sectores de los edificios y el transporte por carretera en la Directiva RCDE revisada, y algunas también hacen hincapié en los efectos sociales y distributivos de otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55», en particular la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

Varias delegaciones destacaron que la finalización de las posiciones nacionales sobre el Reglamento del Fondo Social para el Clima estará sujeta a la evaluación de las próximas propuestas de Decisión sobre los Recursos Propios y de modificación del marco financiero plurianual (2021-2027). Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la reapertura del marco financiero plurianual y consideraron que los fondos existentes podrían utilizarse para abordar las consecuencias sociales del comercio de derechos de emisión propuesto para los edificios y el transporte por carretera. En este contexto, varias delegaciones señalaron la existencia de un solapamiento entre el ámbito de aplicación del Fondo y otros instrumentos, en particular los instrumentos de la política de cohesión y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, así como las medidas nacionales.

---

<sup>8</sup> Su mandato fue aprobado por el Comité de Representantes Permanentes (1.<sup>a</sup> parte) el 8 de septiembre de 2021 (11402/2021 + COR 1). Bajo la autoridad del Comité de Representantes Permanentes, el Grupo *ad hoc* informa a la formación de Medio Ambiente del Consejo y, cuando proceda, a la de Asuntos Económicos y Financieros.

Por lo que se refiere a las bases jurídicas propuestas, a saber, el artículo 91, apartado 1, letra d), del TFUE (transporte), el artículo 192, apartado 1, del TFUE (medio ambiente) y el artículo 194, apartado 1, letra c), del TFUE (energía), varias delegaciones preguntaron sobre su idoneidad y si era posible prever ayudas temporales a la renta con arreglo a las bases jurídicas propuestas. El Servicio Jurídico del Consejo presentó un análisis preliminar durante una de las reuniones del Grupo *ad hoc* «Fondo Social para el Clima».

La gestión directa del Fondo Social para el Clima también ha sido cuestionada por varias delegaciones, que expresaron su preferencia por la gestión compartida. Además, algunas delegaciones cuestionaron también la razón de ser del uso, como herramienta obligatoria, de un sistema de información y seguimiento integrado e interoperable, que incluya una única herramienta de extracción de datos y puntuación de riesgos.

En lo que respecta al contenido de los planes sociales para el clima, las delegaciones cuestionaron los posibles solapamientos con otras estrategias que deben establecer los Estados miembros, como los planes territoriales de transición justa. Por otra parte, varias delegaciones cuestionaron el hecho de que los indicadores para la presentación de informes sobre los progresos y para el seguimiento y la evaluación deban establecerse mediante un acto delegado. Estas preferirían que los indicadores fueran parte del texto reglamentario en consonancia con el enfoque de la política de cohesión.

Por lo que se refiere a la subvencionabilidad de las acciones, las delegaciones solicitaron un análisis más detallado de las medidas e inversiones que pueden optar a financiación, así como de la distribución entre las medidas y las inversiones, y de las ayudas temporales a la renta en el marco del Fondo. Asimismo, las delegaciones pidieron aclaraciones sobre el principio de «no causar un perjuicio significativo» y esperaban recibir orientación técnica de la Comisión sobre esta cuestión.

En cuanto al tamaño del Fondo Social para el Clima, la propuesta prevé un total de 72 200 millones de euros para el período 2025-2032. Este importe corresponde, en principio, al 25 % de los ingresos que se espera obtener del comercio de derechos de emisión propuesto para los edificios y el transporte por carretera. La mayoría de las delegaciones preguntaron acerca de la calibración de la Comisión y pidieron explicaciones adicionales sobre el volumen total propuesto para el Fondo, y varias cuestionaron su tamaño.

Las delegaciones manifestaron su preocupación por las disposiciones sobre cofinanciación (por ejemplo, los Estados miembros deben financiar al menos el 50 % de los costes totales de los planes sociales para el clima utilizando parte de sus ingresos previstos procedentes de la subasta de derechos de emisión en el marco del nuevo sistema). A este respecto, varias delegaciones pidieron explicaciones adicionales sobre un porcentaje único de cofinanciación nacional del 50 % aplicable a todos los Estados miembros, que algunas consideraron demasiado elevado.

Por lo que respecta a la metodología de asignación propuesta para la distribución del Fondo, las delegaciones plantearon varias preguntas e inquietudes tanto en relación con la fórmula utilizada, considerada demasiado compleja, como con los criterios de asignación, que muchas delegaciones no consideraron adecuados para atender sus circunstancias nacionales concretas y garantizar la equidad. En este contexto, también se cuestionó la elección de los indicadores.

Por lo que se refiere a la duración del Fondo Social para el Clima, varias delegaciones consideran políticamente sensible el hecho de que el Fondo se prolongue durante dos períodos del MFP, y será necesario un análisis más detallado. Algunas delegaciones destacaron que una duración de ocho años a partir de 2025 perjudica al futuro marco financiero plurianual. En la propuesta actual, el Fondo se crea sin límite de tiempo. Actualmente el presupuesto del Fondo se divide en dos partes: 1) una dotación financiera para el período 2025-2027 y 2) una dotación financiera para el período 2028-2032. Para el período 2025-2027, la Comisión va a proponer una modificación del actual Reglamento del MFP, que deberá acordarse al mismo tiempo que el acto de base por el que se crea el Fondo Social para el Clima y la modificación de la Decisión sobre los Recursos Propios. Para el período 2028-2032, se propone que el importe solo esté disponible si en el próximo Reglamento del MFP se llega a un acuerdo para asignar un importe específico del presupuesto al Fondo Social para el Clima.

En consonancia con el mandato del Grupo *ad hoc* «Fondo Social para el Clima», la Presidencia ha colocado entre corchetes las disposiciones pertinentes de la propuesta y sus anexos sobre los aspectos financieros vinculados al marco financiero plurianual y a los recursos propios de la Unión, incluidos, entre otros aspectos, el tamaño y la duración del Fondo y la metodología de asignación. Las disposiciones entre corchetes son las que tienen más probabilidades de formar parte de negociaciones presupuestarias horizontales.

### III. CONCLUSIÓN

Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que tome nota del presente informe de situación y de las preguntas para el debate de orientación que figuran en su anexo, y que lo remita al Consejo de Medio Ambiente con miras a su reunión del 20 de diciembre de 2021.

---

**Preguntas a los ministros para el debate de orientación del Consejo de Medio Ambiente**

1. *Sobre la base de su evaluación política de los progresos realizados hasta la fecha en los cinco expedientes que son competencia del Consejo de Medio Ambiente, ¿cuál podría ser el nivel de ambición para seguir avanzando en las cinco iniciativas relacionadas con el clima en los próximos meses, teniendo en cuenta las diversas interrelaciones entre las propuestas, y en particular con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55»?*
  
  2. *En este contexto, ¿cuáles considera que son las cuestiones más sensibles de estos cinco expedientes?*
-