



Bruselas, 8 de marzo de 2022  
(OR. fr)

6668/22

---

---

**Expedientes interinstitucionales:**

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

---

---

ENV 161  
CLIMA 81  
ENER 81  
TRANS 129  
AGRI 77  
COMPET 139  
ECOFIN 198  
CODEC 248

**NOTA**

---

De:	la Presidencia
A:	Comité de Representantes Permanentes y 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 (Reglamento de reparto del esfuerzo) 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 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 – Debate de orientación

---

1. Con el fin de orientar el debate de referencia, que se celebrará en la próxima sesión del Consejo de Medio Ambiente, el 17 de marzo de 2022, la Presidencia ha elaborado una nota con dos preguntas, que se adjuntan a la presente nota.
  2. Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que tome conocimiento de la nota y las preguntas de la Presidencia y las transmita al Consejo para el debate de referencia.
-

**Paquete de medidas «Objetivo 55»**

**- Nota de la Presidencia -**

**CONTEXTO**

El 14 de julio de 2021, la Comisión publicó la primera parte del paquete de medidas «Objetivo 55» que completó el 14 de diciembre de 2022 con una segunda parte, consistente en tres expedientes en el ámbito de la energía.

El Consejo de Medio Ambiente, el Consejo de Transporte y el Consejo de Energía estudiaron en sus sesiones de diciembre las propuestas del paquete relativas a sus respectivos ámbitos de competencia.

La Presidencia eslovena preparó el 22 de noviembre de 2021 un informe de situación sobre el conjunto del paquete «Objetivo 55» (13977/21), que se centra en sus aspectos horizontales y pone de relieve las principales cuestiones que se habían planteado en los debates. En dicho informe, la Presidencia eslovena constataba que los trabajos sobre la mayoría de los expedientes se encontraban aún en una fase preliminar, debido concretamente al tamaño y la complejidad de las propuestas y a su importancia política. Habida cuenta de la variedad de las propuestas, los debates no habían progresado al mismo ritmo en todos los expedientes. Parece que se ha avanzado más en algunas de las propuestas sobre transporte y energía de la primera parte del paquete que en los expedientes que son competencia del Consejo de Medio Ambiente y del Consejo Ecofin.

**SIGUIENTES ETAPAS**

La Presidencia indicó que tenía la intención de proseguir el trabajo técnico en los grupos hasta finales del primer trimestre, al objeto de proponer lo antes posible versiones revisadas de cada texto, resolver un máximo de cuestiones técnicas en los grupos y determinar posibles soluciones para las cuestiones de carácter más político.

En este contexto, la presente nota tiene por objeto determinar, para los cinco textos que competen al Consejo de Medio Ambiente, los puntos en los que se ha avanzado en los trabajos técnicos en los grupos, a fin de poder llegar rápidamente a soluciones transaccionales; aquellos en los que se está trabajando, pero parece conveniente proseguir los debates técnicos en los grupos para avanzar hacia acuerdos transaccionales; y aquellos de carácter más político que podrían requerir un arbitraje.

## **1. Directiva relativa al régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE)**

La Presidencia ha seguido examinando la revisión de la Directiva RCDE UE y los textos conexos [la Decisión relativa a una reserva de estabilidad del mercado y el Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo]. Estos trabajos han permitido constatar avances en una serie de cuestiones, principalmente técnicas, y preparar los debates sobre algunos temas de carácter más político.

Por lo que se refiere al RCDE aplicado a las instalaciones fijas, la Presidencia ha observado avances sobre algunos aspectos técnicos de la propuesta de la Comisión. Algunas disposiciones relativas a la reserva de estabilidad del mercado (corrección de los efectos umbral, inclusión de las emisiones de la aviación y del transporte marítimo) y los aspectos no financieros de los Fondos de Modernización y de Innovación (lista de inversiones prioritarias apoyadas por el Fondo de Modernización, aumento del porcentaje del Fondo de Modernización destinado a estas) obtuvieron un amplio apoyo de las delegaciones.

Otras disposiciones relativas a las asignaciones gratuitas de derechos de emisión, como el aumento de la tasa máxima anual de reducción de los parámetros de referencia, fueron apoyadas por la mayoría de las delegaciones, en particular con el objetivo compartido por la mayoría de ellas de evitar que se active el factor de corrección intersectorial. Muchas delegaciones indicaron que pueden apoyar las propuestas de la Comisión de mantener en el RCDE las instalaciones con una potencia inferior a 20 MW, así como el umbral del 95 % de emisiones de la biomasa para excluirlas del RCDE. También numerosas delegaciones acogieron favorablemente las propuestas de la Presidencia de reforzar la transparencia y la eficacia de la gobernanza de los Fondos de Modernización y de Innovación. Algunas delegaciones, sin embargo, seguían teniendo dudas en cuanto a la condicionalidad de las asignaciones gratuitas. Estas disposiciones deberán estudiarse más a fondo en los debates técnicos.

La Presidencia también ha identificado varios temas de carácter más político que requerirán un examen más detenido, en particular en cuanto a los parámetros del límite máximo y la reserva de estabilidad del mercado, el mecanismo de intervención en caso de aumento excesivo de los precios (este último punto no forma parte de la propuesta de la Comisión, pero sí ha sido objeto de varias propuestas escritas de revisión), el uso de los ingresos del RCDE por los Estados miembros y también por mediación del Fondo de Innovación y del Fondo de Modernización, el abastecimiento de estos fondos, y la trayectoria para la asignación de derechos de emisión gratuitos en virtud del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono.

Por lo que se refiere a la propuesta de ampliación del RCDE aplicado al sector marítimo, la Presidencia ha observado un amplio apoyo a la propuesta de la Comisión. El perímetro geográfico que se ha determinado para dicha ampliación obtuvo el apoyo de las delegaciones.

Además, los debates permitieron examinar detalladamente el texto desde el punto de vista técnico, tanto en cuanto al ámbito de aplicación, la duración de la introducción gradual de los requisitos aplicables al transporte marítimo, las cláusulas de presentación de informes y de revisión (incluida la articulación con las medidas previstas por la OMI) y la aplicación administrativa del régimen, como en cuanto a las modificaciones del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo. Algunas delegaciones mostraron interés por debatir la definición de entidad regulada. Varias subrayaron la necesidad de prevenir y limitar de manera más proactiva el riesgo de fuga de carbono. Por otra parte, otras subrayaron la necesidad de apoyar la descarbonización del sector con los ingresos procedentes del RCDE. Algunas delegaciones indicaron que han de seguir analizando las consecuencias que la inclusión representaría para las regiones insulares, en particular por lo que respecta a los servicios de transporte que las conectan; otras propusieron que se tengan en cuenta las dificultades vinculadas a la navegación en invierno.

Por lo que se refiere al RCDE aplicado al sector de la aviación y a la ejecución del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), la Presidencia ha constatado un amplio apoyo de las delegaciones a la propuesta de la Comisión, en particular a la de establecer una clara distinción entre la aplicación del RCDE a los vuelos intraeuropeos (y a los que tienen como destino el Reino Unido y Suiza) y la aplicación del plan CORSIA únicamente a los vuelos internacionales con origen o destino en terceros países. La trayectoria para la supresión de los derechos de emisión gratuitos que propone la Comisión contó con el apoyo de numerosas delegaciones; aunque varias de ellas consideran que esta supresión debería acelerarse, otras pidieron que fuera más progresiva. Por otra parte, algunas delegaciones expresaron su preocupación por los problemas de conectividad o competitividad que afronta el sector debido al efecto acumulado del paquete de medidas «Objetivo 55» sobre la aviación, aunque reconocieron que el sector tiene la responsabilidad de contribuir con la parte que corresponda.

Por lo que se refiere a la propuesta de creación de un nuevo RCDE aplicado a los sectores del transporte por carretera y de los edificios, que fue objeto de un examen técnico en el Grupo el 7 de febrero y de un debate en el Coreper el 4 de marzo, la Presidencia ha constatado importantes divergencias sobre la propuesta de la Comisión en esta fase de los debates y ha señalado que los retos sociales, económicos y financieros que entraña tienen una dimensión política importante. Varias delegaciones manifestaron objeciones o reservas a la propuesta de la Comisión en esta fase, principalmente por razones de aceptabilidad social, en particular para los hogares. Sin embargo, la mayoría reconoció que el aumento de las emisiones en los sectores del transporte por carretera y de los edificios constituye un problema.

Algunas delegaciones criticaron incluso la pertinencia del mecanismo para alcanzar los objetivos del paquete de medidas «Objetivo 55», y algunas sugirieron que, para cumplir el objetivo de la Unión Europea de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en 2030, debería estudiarse la posibilidad de reforzar las normas y los objetivos previstos en otros textos del paquete. Otras delegaciones parecían considerar que la dificultad estriba en la falta de medios financieros suficientes para ayudar a los hogares. Por último, otras delegaciones estimaron que la fecha de entrada en vigor es demasiado temprana o que la aplicación es demasiado rápida.

Varias delegaciones consideraron indispensable, por el contrario, introducir para estos dos sectores un nuevo RCDE como complemento de los instrumentos existentes, al objeto de alcanzar los objetivos climáticos tanto de la Unión como de sus Estados miembros. Por otra parte, defendieron que el instrumento podría tener la utilidad de generar ingresos. También algunas delegaciones apoyaron la ampliación del nuevo RCDE a todos los combustibles fósiles.

## **2. Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE)**

La Presidencia francesa ha proseguido el examen técnico de la revisión del Reglamento de reparto del esfuerzo. El nuevo objetivo de reducción de las emisiones de la Unión en los sectores cubiertos por el RRE ha obtenido un amplio apoyo de las delegaciones. La Presidencia también ha tomado nota del apoyo general de las delegaciones al mantenimiento sin cambios del ámbito de aplicación del Reglamento y de las normas vigentes para las asignaciones anuales de emisiones en 2021 y 2022, así como al acceso de Malta al margen de flexibilidad del RCDE aumentado al 7 %. La propuesta de creación de una reserva adicional opcional obtuvo un amplio apoyo de las delegaciones, aunque algunas de ellas manifestaron dudas en cuanto a su valor añadido.

La Presidencia ha determinado varios temas sobre los cuales deberían proseguir los debates técnicos para avanzar hacia la elaboración de un texto transaccional. Varias delegaciones subrayaron la necesidad de que el texto refleje mejor la convergencia para alcanzar la neutralidad climática en 2050. Varias delegaciones plantearon la importancia de la previsibilidad de las asignaciones anuales de emisiones, en relación con la propuesta de actualizar en 2025 la trayectoria 2026-2030 a la luz de los efectos de la pandemia de COVID-19. Por lo que se refiere al margen de flexibilidad, podrían explorarse diferentes vías, velando al mismo tiempo por mantener el equilibrio con la integridad medioambiental de la propuesta. Algunas delegaciones propusieron aumentar la transparencia de las transferencias de asignaciones anuales de emisiones entre Estados miembros. Algunas manifestaron su deseo de estudiar la introducción de cambios en el margen de flexibilidad a partir del RCDE, por ejemplo flexibilizando las condiciones para poder aplicarlo, y algunas recordaron la necesidad de evaluar los efectos en el RCDE. Las delegaciones expresaron opiniones divergentes sobre la propuesta de dividir en dos periodos la flexibilidad del UTCUTS que, en cualquier caso, parece tener un vínculo importante con el cumplimiento de la Ley Europea del Clima en lo que respecta a la contribución máxima del sumidero.

Además, varias delegaciones expresaron su preocupación por el nivel de ambición de su objetivo nacional propuesto, mientras otras podían aceptar el objetivo propuesto por la Comisión.

### **3. Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS)**

La Presidencia francesa ha proseguido el examen técnico de la revisión del Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura. Los debates han permitido avanzar en el examen del texto, aclarar algunos aspectos técnicos de la propuesta y examinar las primeras opciones transaccionales propuestas por la Presidencia. El objetivo de 310 millones de toneladas de CO<sub>2eq</sub> de absorciones netas a escala de la Unión de aquí a 2030 obtuvo un amplio apoyo por parte de las delegaciones. La Presidencia tomó nota asimismo del acuerdo general de las delegaciones con una serie de disposiciones propuestas por la Comisión, en particular en cuanto al ámbito de aplicación hasta 2030, los compromisos para 2021-2025, la utilización de los ingresos de los créditos UTCUTS y el vínculo entre las transferencias UTCUTS y los proyectos específicos de mitigación, las compensaciones adicionales del artículo 13 *bis* u otros ajustes de carácter técnico. Por otra parte, la Presidencia y la Comisión aportaron aclaraciones sobre el funcionamiento de la corrección técnica, que permitieron avanzar hacia una interpretación común de este mecanismo.

La Presidencia ha determinado varios temas sobre los cuales deberían proseguir los debates técnicos para llegar a elaborar una primera versión revisada parcial de la propuesta. La Presidencia ha presentado un paquete de propuestas transaccionales destinadas a garantizar un equilibrio entre, por una parte, flexibilidades adicionales para atender a las preocupaciones sobre el nivel de ambición de los objetivos, la variabilidad interanual del sector UTCUTS y la consideración, concretamente, de las perturbaciones naturales y, por otra parte, la integridad medioambiental del Reglamento UTCUTS. En cuanto a la trayectoria lineal y la gobernanza de los objetivos, las delegaciones acogieron favorablemente las primeras opciones propuestas por la Presidencia para tener más en cuenta la variabilidad interanual de los sectores cubiertos por el Reglamento. Varias delegaciones subrayaron la necesidad de tener en cuenta las flexibilidades en un marco global, también atendiendo a los vínculos con la propuesta sobre el RRE. Varias delegaciones propusieron suprimir la medida establecida en el artículo 13 *quater* sobre la gobernanza de los objetivos. Las delegaciones expresaron opiniones divergentes sobre la supresión de la posibilidad de reservar créditos UTCUTS del período 2021-2025 para el período 2026-2030. Varias delegaciones indicaron que pueden apoyar las propuestas de la Presidencia sobre un nuevo reparto del importe máximo del mecanismo de flexibilidad previsto en el anexo VII, la relajación de las condiciones de activación del mecanismo de flexibilidad establecido en el artículo 13 *ter*, y a la ampliación a todas las tierras del ámbito de aplicación de las disposiciones relativas a las perturbaciones naturales. Varias delegaciones manifestaron su interés por la posibilidad de mantener durante el período 2026-2030 las disposiciones relativas a la contabilidad aplicable en caso de perturbaciones naturales. Conviene seguir debatiendo la manera más adecuada de tener en cuenta las repercusiones de las perturbaciones naturales. El Coreper de 4 de marzo confirmó la necesidad de proseguir el examen técnico de las opciones que introducen un mayor margen de flexibilidad en el Reglamento, garantizando al mismo tiempo su integridad medioambiental.

Durante los debates técnicos, varias delegaciones también expresaron su preocupación por los objetivos nacionales propuestos para 2030, en particular por su nivel de ambición, los criterios para su cálculo y su trayectoria anual. Las delegaciones manifestaron opiniones divergentes sobre el marco posterior a 2030 que se propone, ya que varias de ellas consideran prematuro introducir disposiciones para el período posterior a 2030, mientras otras sí están a favor. En una fase posterior, convendría proseguir los debates sobre estas cuestiones.

#### **4. Reglamento sobre normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas**

La Presidencia francesa ha continuado durante el primer trimestre el examen de la revisión del Reglamento sobre normas de emisiones de CO<sub>2</sub>. Parece que la mayor parte de las cuestiones pendientes son de carácter político.

En este contexto, el debate se estructuró en torno a tres temas principales: los objetivos cuantificados de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas; la supresión de la excepción que beneficia a los fabricantes responsables de un número reducido de matriculaciones y del sistema de incentivos para los vehículos de emisión cero y de bajas emisiones; el contenido y el calendario de los informes de situación y de evaluación previstos en la propuesta de Reglamento.

En cuanto a los objetivos cuantificados, varias delegaciones manifestaron su apoyo a la propuesta de la Comisión para turismos y furgonetas en 2025, 2030 y 2035. Varias delegaciones defendieron el refuerzo o la anticipación de determinados objetivos o incluso la introducción de metas intermedias; otras pidieron, por el contrario, una mayor progresividad, o incluso aplazar la decisión sobre el objetivo del 100 % de reducción de emisiones a partir de 2035, para todos los vehículos ligeros o solo para las furgonetas.

En cuanto al mecanismo de incentivos para los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero, varias delegaciones apoyaron la propuesta de la Comisión de suprimirlo en 2030; algunas deseaban mantenerlo después de 2030 ajustándolo en mayor medida, y otras deseaban mantenerlo en general; otras deseaban, por el contrario, anticipar su supresión. En cuanto a la supresión de la excepción para los fabricantes responsables de un pequeño número de matriculaciones en 2030, varias delegaciones podían apoyar la propuesta de la Comisión; algunas deseaban mantener la excepción vigente; y otras preferían, por el contrario, anticipar su supresión.

Por lo que se refiere a las modalidades de revisión del Reglamento, varias delegaciones manifestaron su apoyo a la propuesta de la Comisión de hacerlo en 2028; algunas preferían avanzar en la revisión del Reglamento para antes de 2028. Por otra parte, varias delegaciones deseaban que se enriquezca el contenido de los informes de situación previstos en el Reglamento.

## **5. Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima (FSC)**

La Presidencia francesa ha iniciado el examen del texto, artículo por artículo, del Reglamento sobre el FSC. Durante los primeros debates técnicos, algunos Estados miembros manifestaron su apoyo general a la idea y al principio de un fondo; otros expresaron dudas en cuanto al diseño propuesto; otros albergaban reservas sobre la creación de un nuevo fondo; otros también fueron desfavorables a la propuesta debido a su oposición a la creación de un RCDE para el transporte por carretera y los edificios, o porque ya disponen de un sistema fiscal similar sobre el carbono.

La Presidencia ha observado que las delegaciones coinciden en una serie de disposiciones: limitar el contenido de los planes sociales para el clima a lo que sea necesario para evitar una carga administrativa excesiva; aclarar que el fondo puede apoyar dispositivos existentes y dispositivos nuevos del Estado miembro; introducir la referencia a una metodología de la Comisión para ayudar a los Estados miembros a evaluar los efectos del RCDE *bis*.

La Presidencia ha determinado varios temas sobre los cuales convendría proseguir los debates técnicos con vistas a llegar a una solución transaccional: la posibilidad de que los Estados miembros financien gastos de asistencia técnica relacionados con la gestión y el control del Fondo Social para el Clima, cuyo importe debería debatirse en el marco presupuestario; el proceso de validación de los planes; el contenido de los planes; la proporcionalidad de la carga de notificación.

La Presidencia también ha identificado varios temas de carácter más político que requerirán un examen más detallado, en particular en cuanto al modo de gestión del Fondo, su ámbito de aplicación y la posibilidad de establecer una ayuda directa a la renta (estos dos últimos asuntos tienen implicaciones presupuestarias).

## **PREGUNTAS PARA EL DEBATE:**

- 1. ¿En qué medida considera que un régimen de derechos de emisión aplicado a los sectores del transporte por carretera y de los edificios (RCDE TCE) es una herramienta eficaz para reducir las emisiones a fin de alcanzar el objetivo del -55 % en 2030? ¿Qué opciones y parámetros clave (calendario, perímetro, etc.) considera más pertinentes, en su caso, para mejorar la aceptabilidad de un dispositivo de este tipo garantizando al mismo tiempo su eficacia? En caso de fuertes reservas, ¿qué otras opciones concretas consideraría introducir a escala europea para que estos sectores contribuyan en su justa medida a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión?*
  - 2. Si se introdujera el RCDE TCE, ¿qué parámetros del Fondo Social para el Clima deberían utilizarse para que apoye con eficacia a los grupos más vulnerables?*
-