

Bruselas, 22 de noviembre de 2021
(OR. en)

13977/21

Expedientes interinstitucionales:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

NOTA

De:	Presidencia
A:	Delegaciones
Asunto:	Paquete de medidas «Objetivo 55» – Resumen de los progresos realizados con respecto al paquete de propuestas legislativas «Objetivo 55»

I. INTRODUCCIÓN

1. El presente informe tiene por objeto presentar la situación general y un resumen de los progresos realizados en el Consejo con respecto al paquete de medidas «Objetivo 55». Para ello, el informe se centra en sus aspectos horizontales, como las interrelaciones entre expedientes, y en las principales cuestiones que se han planteado en los debates hasta la fecha, en particular, en su caso, el nivel de ambición y el alcance de las propuestas. Los avances más específicos en cada expediente se detallarán por separado en informes de situación que se presentarán a cada formación del Consejo.

2. La Comisión Europea presentó el paquete de medidas «Objetivo 55» el 14 de julio de 2021. Este conjunto de propuestas legislativas tiene por objeto armonizar el marco de actuación de la UE en materia de clima y energía con su nuevo objetivo climático para 2030 en todos los sectores de la economía de reducir las emisiones 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.
3. La hipótesis subyacente de las propuestas de la Comisión es que la ambición climática debe mantenerse en todos los expedientes para cumplir el objetivo de neutralidad climática, que fue refrendado por el Consejo Europeo y posteriormente establecido de forma jurídicamente vinculante en la Ley Europea del Clima, adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo.
4. Conjuntamente, las propuestas tienen por objeto permitir que la UE alcance sus objetivos de manera equitativa, rentable y competitiva, contribuir a una transición ecológica y justa y reforzar la innovación de la economía de la UE en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo. La revisión de su marco legislativo en materia de clima y energía también debe propiciar que la UE cumpla sus compromisos internacionales en el marco del Acuerdo de París, en particular su contribución determinada a nivel nacional actualizada, en consonancia con la mayor ambición para 2030. Además, las propuestas de la Comisión pretenden contribuir a la recuperación de la economía europea tras la COVID-19 y a la resiliencia a largo plazo de la Unión Europea.
5. El paquete de medidas consta de una serie de propuestas estrechamente interconectadas que modifican actos legislativos vigentes o establecen nuevas iniciativas en una serie de ámbitos estratégicos y sectores económicos como el clima, la energía, el transporte, los edificios, el uso de la tierra y la silvicultura. Además, está previsto que se presenten nuevas propuestas poco después de la publicación del presente informe. Las propuestas previstas sobre la revisión del marco financiero plurianual y sobre los recursos propios, que se presentarán el 22 de diciembre de 2021, serán decisivas para seguir trabajando en determinadas partes del paquete (a saber, el régimen de comercio de derechos de emisión, el Fondo Social para el Clima y el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono).

6. Para ello, la Comisión propone utilizar una combinación de políticas que se refuercen entre ellas, centradas en torno a los cuatro pilares siguientes:
- a) **Tarificación del carbono:**
 - i) Aumentar la ambición del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE).
 - ii) Aplicar la tarificación del carbono a las importaciones procedentes de determinados sectores cubiertos por el RCDE en la UE, con el fin de reducir el riesgo de fuga de carbono mediante la creación de un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC).
 - b) Establecimiento de **objetivos nacionales y de la UE** más ambiciosos:
 - i) Aumentar los objetivos nacionales de reducción de emisiones en los sectores no incluidos en el RCDE a través del Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE).
 - ii) Aumentar los sumideros naturales, en particular estableciendo objetivos nacionales para el sector del uso de la tierra y la silvicultura (Reglamento UTCUTS).
 - iii) Elevar los objetivos generales de la UE en materia de energías renovables y eficiencia energética a través de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER) y la Directiva de eficiencia energética, que apoyarán especialmente a los sectores incluidos tanto en el RCDE como en el RRE en sus esfuerzos de descarbonización.
 - iv) Armonizar la fiscalidad de los productos energéticos y la electricidad en el marco de la Directiva sobre fiscalidad de la energía (DFE) con los objetivos energéticos y climáticos de la UE.
 - c) **Normas:**
 - i) Aumentar los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas y turismos nuevos en el Reglamento sobre las normas de CO₂ para turismos y furgonetas, lo que, entre otras cosas, ayudará a los Estados miembros a cumplir sus objetivos aumentados del RRE.

- ii) Proponer objetivos para la implantación de una infraestructura sencilla e interoperable de (re)carga y repostaje en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, lo que además ayudará a cumplir los objetivos de reducción de emisiones mencionados anteriormente.
- iii) Las propuestas «ReFuelEU Aviation» y «FuelEU Maritime» establecen obligaciones para el uso de combustibles sostenibles en estos sectores que complementarán sus esfuerzos, en particular en relación con las medidas de tarificación del carbono (RCDE).

d) **Medidas de apoyo:**

- i) Para mitigar los efectos sociales y distributivos del régimen adicional propuesto de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, la Comisión propone crear un Fondo Social para el Clima financiado con una parte de los ingresos procedentes de las subastas para ayudar a los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte, sobre todo en concepto de inversiones para reducir las emisiones y los costes en energía y de ayuda temporal directa a la renta.
- ii) La mayor ambición del RCDE va acompañada de un aumento del Fondo de Modernización correspondiente al 2,5 % del límite máximo del RCDE para apoyar la transición energética de varios Estados miembros de renta baja.
- iii) También se aumentará el Fondo de Innovación del RCDE para acelerar las inversiones en tecnologías y soluciones innovadoras en todos los sectores incluidos en el RCDE.
- iv) La totalidad de los ingresos procedentes de las subastas de los Estados miembros apoyará proyectos relacionados con el clima y la energía, en particular la descarbonización en los sectores del transporte por carretera y los edificios.

7. En el Consejo, las propuestas se están estudiando en cuatro formaciones distintas: Medio ambiente; Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Energía); Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte); y Ecofin.

8. Por lo que se refiere al Parlamento Europeo, las propuestas incluidas en el paquete están siendo examinadas por cinco comisiones [Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI), Comisión de Industria, Investigación y Energía (ITRE), Comisión de Transportes y Turismo (TRAN), Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (EMPL) y Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios (ECON)¹]; además hay otras comisiones asociadas o a las que se consulta con arreglo a diversas normas de procedimiento. Se ha nombrado a la mayoría de los ponentes y ponentes alternativos para las propuestas. Los trabajos se encuentran en una fase muy temprana y, según la información disponible, no se han establecido formalmente calendarios definitivos para trabajar en ninguna de las propuestas.

II. TRABAJO REALIZADO DURANTE LA PRESIDENCIA

9. Las propuestas del paquete «Objetivo 55» han sido una de las principales prioridades de la Presidencia, que, dentro de las distintas formaciones del Consejo implicadas, ha puesto todo su empeño por avanzar lo máximo posible en el marco del planteamiento global de garantizar la coherencia del conjunto de medidas.
10. Además de este intenso trabajo en los Grupos, el Consejo de Medio Ambiente celebró en su sesión de octubre un debate de orientación sobre las propuestas que son de su competencia, y continuará los trabajos en su sesión de diciembre. Los Consejos de Energía y Transporte debatirán las propuestas que son de su competencia en sus respectivas reuniones de diciembre.
11. Aparte del trabajo realizado en las formaciones responsables del Consejo, los Consejos de Agricultura y Pesca y de Competitividad han mantenido intercambios políticos sobre el paquete de medidas en lo que respecta a los asuntos que son de su competencia. El 29 de septiembre de 2021, el Consejo de Competitividad mantuvo un debate de orientación sobre el paquete desde la perspectiva de la competitividad industrial en el marco de la aplicación de la nueva Estrategia Industrial para Europa actualizada. El 12 de octubre de 2021, el Consejo de Agricultura y Pesca mantuvo un cambio de impresiones sobre la contribución de la agricultura y la silvicultura a las iniciativas legislativas del paquete «Objetivo 55». Además, el 26 de noviembre de 2021, el Consejo de Competitividad (Investigación) mantendrá un debate sobre la contribución de la investigación y la innovación a la consecución de objetivos intersectoriales, en particular los de «Objetivo 55» en los ámbitos del transporte, la energía, la industria, el uso de la tierra y la silvicultura.

¹ ENVI y EMPL son responsables conjuntamente del Fondo Social para el Clima. ECON es responsable de la propuesta de Directiva sobre fiscalidad de la energía. Sin embargo, con respecto a esta propuesta, solo se está consultando al Parlamento (procedimiento legislativo especial).

12. Debido al gran número y tamaño de las propuestas, a su complejidad e interrelación, así como a su importancia política, el trabajo sobre la mayoría de los expedientes se encuentra todavía en una fase bastante temprana. Si bien las delegaciones entienden que las propuestas tomadas en su conjunto deben permitir alcanzar el nivel acordado de ambición establecido en la Ley del Clima, han pedido aclaraciones a la Comisión sobre las propuestas y sus repercusiones, en particular a escala nacional. Las delegaciones también han pedido más información sobre el papel y la contribución de cada propuesta a la ambición general para toda la economía de lograr una reducción neta de las emisiones de al menos un 55 % de aquí a 2030; y de cómo interactúan las propuestas entre sí.
13. Como cabe esperar dada la amplia gama de propuestas, los debates no han avanzado al mismo ritmo en todos los expedientes. Parece que los trabajos sobre algunas de las propuestas de transporte están más adelantados y que se ha avanzado también mucho en los expedientes sobre energía; sin embargo, respecto a los expedientes que son competencia de los Consejos de Medio Ambiente y Ecofin, está bastante claro que las delegaciones necesitan más tiempo para evaluar plenamente las propuestas y que la mayor parte de los progresos realizados hasta ahora tienen que ver con la aclaración de diversos aspectos de las propuestas. En este contexto, hay que recordar que algunas de las propuestas implican nuevas medidas en el conjunto de instrumentos de la UE, como el Fondo Social para el Clima y el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, mientras que otras como el RCDE y el UTCUTS contienen varios elementos nuevos.
14. Tras los buenos avances realizados a nivel técnico en relación con las propuestas de transporte, el Comité de Representantes Permanentes (1.^a parte) mantuvo un cambio de impresiones sobre dichas propuestas el 12 de noviembre de 2021 y dio orientaciones a la Presidencia para futuros trabajos. En relación con la cuestión de si las delegaciones podrían apoyar el objetivo de alcanzar una orientación general para finales de año sobre alguno de los expedientes de transporte, una amplia mayoría indicó que es necesario mantener la coherencia del paquete y que los expedientes sobre transporte presentan vínculos claros con otras propuestas. Estos vínculos no se refieren solo a aspectos técnicos, sino, sobre todo, a la ambición de todo el paquete. Los Estados miembros destacaron especialmente que, antes de avanzar en los expedientes pertinentes, debe quedar clara la dirección que seguirán todos los expedientes que estén estrechamente relacionados, pero en esta fase algunas propuestas están aún en una fase inicial de las negociaciones.

1) Consejo de Medio Ambiente

15. El 6 de octubre de 2021, el Consejo de Medio Ambiente mantuvo un primer cambio de impresiones sobre los cinco expedientes de su competencia, prestando especial atención a sus aspectos generales y horizontales.
16. Por lo que respecta al trabajo en los Grupos, el Grupo «Medio Ambiente» se está encargando de cuatro de los expedientes y un Grupo específico *ad hoc* está debatiendo la propuesta sobre el Fondo Social para el Clima. Se han celebrado varias reuniones sobre cada propuesta y se ha completado o se está finalizando una primera lectura preliminar de las propuestas, junto con sus evaluaciones de impacto. Por lo que respecta a la propuesta sobre las normas sobre las emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas, se ha iniciado una primera lectura artículo por artículo. En esta fase inicial, la mayoría de las delegaciones todavía está estudiando las propuestas y, por lo tanto, sus puntos de vista o posiciones son (en su mayoría) preliminares. En particular, los cuatro expedientes sobre la reforma del RCDE, el reparto del esfuerzo, el UTCUTS y el Fondo Social para el Clima, debido a su complejidad y a la introducción de nuevos elementos —y, por lo que se refiere al RCDE, su tamaño—, requerirán un trabajo técnico adicional considerable.

i) Reforma del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE)²

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

En particular, la propuesta de introducir el comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera ha suscitado gran preocupación por sus repercusiones sociales en los hogares con rentas más bajas y el riesgo de aumentar la pobreza energética. Se han planteado dudas sobre si el Fondo Social para el Clima propuesto será suficiente para mitigar esas repercusiones. No obstante, también se ha señalado que el comercio de derechos de emisión en estos sectores contribuirá a descarbonizarlos de una manera rentable, y además ayudará a los Estados miembros a cumplir sus objetivos nacionales aumentados en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo.

² Se están estudiando tres propuestas en el marco de la reforma del RCDE:

- 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).

En relación con los elementos propuestos destinados a reforzar el actual RCDE y su ambición, la atención inicial se ha centrado, entre otras cosas, en evaluar el impacto del ajuste del límite máximo y en las disposiciones sobre fuga de carbono y asignación gratuita. En particular, se han planteado preguntas sobre la disposición propuesta de condicionalidad de la asignación gratuita y la velocidad y las modalidades de la eliminación de la asignación gratuita en el RCDE para sectores incluidos en el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC) propuesto. Las observaciones iniciales sobre las propuestas relativas a la reserva de estabilidad del mercado (REM) se han centrado, concretamente, en el impacto de la reserva sobre la tarificación del carbono. En ese contexto, algunas delegaciones desean revisar el artículo 29 *bis* sobre «Medidas en caso de fluctuaciones excesivas de los precios» (no forma parte de la propuesta de la Comisión).

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, subrayando al mismo tiempo el contexto internacional y la necesidad de tener en cuenta las circunstancias nacionales. Además, con respecto a los vínculos con otros expedientes, las 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 relación con las disposiciones financieras, los debates se han centrado en el tamaño, el origen, el alcance y la distribución del Fondo de Modernización y del Fondo de Innovación. La propuesta sobre la eliminación del apoyo a los combustibles fósiles líquidos a partir del Fondo de Modernización y la asignación obligatoria de todos los ingresos procedentes de las subastas también requerirán mayor consideración.

ii) Reglamento de reparto del esfuerzo³ (RRE)

Las principales cuestiones identificadas hasta ahora se refieren a las propuestas sobre los objetivos, los mecanismos de flexibilidad y la nueva reserva adicional, también en relación con otras propuestas «Objetivo 55». Varias delegaciones consideran que sus nuevos objetivos respectivos son muy difíciles de cumplir. Algunas delegaciones han pedido a la Comisión que facilite más información y datos sobre el cálculo de los objetivos nacionales y han pedido aclaraciones sobre cómo se han tenido en cuenta los principios de equidad, rentabilidad o mayor convergencia.

³ 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).

En cuanto a la flexibilidad, las delegaciones están de acuerdo, en general, en que 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. Las delegaciones tienen especial interés en aclarar mejor los cambios propuestos en la flexibilidad que tienen actualmente los Estados miembros de utilizar las absorciones netas del sector UTCUTS para cumplir sus objetivos en el marco del RRE. Varias delegaciones también han solicitado más información sobre la nueva reserva adicional, que estaría compuesta por el posible exceso de absorciones netas generadas entre 2026 y 2030. 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 sobre la posibilidad de aumentar la flexibilidad entre el RCDE y el RRE. Las delegaciones también 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.

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

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. Sin embargo, de los debates mantenidos hasta la fecha es posible identificar algunas cuestiones principales, a saber, la asignación de objetivos nacionales para 2030 (diseñados para sustituir el actual «compromiso de deuda cero» a partir de 2026), el proceso propuesto para establecer los objetivos nacionales en el marco posterior a 2030 y las flexibilidades concebidas para ayudar a los Estados miembros a cumplir sus objetivos.

⁴ 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).

En general, las delegaciones reconocen el importante papel del sector UTCUTS en la política climática de la UE y su mayor ambición general. Se han planteado algunas preguntas sobre las propuestas relativas a las asignaciones nacionales para 2030, incluido su nivel de ambición y los criterios utilizados en su cálculo, al nuevo mecanismo de cumplimiento y al proceso para el establecimiento de objetivos nacionales anuales para el período 2026-2029. En esta fase, hay algunas preguntas sobre la propuesta de crear a partir de 2031 un único sector de la tierra que combine las absorciones netas en el sector UTCUTS y las emisiones distintas del CO₂ procedentes de la agricultura y el objetivo de la neutralidad climática para el sector combinado en 2035. 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. Los debates 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 interrelaciones entre las flexibilidades de las propuestas sobre el RRE y el UTCUTS.

iv) Reglamento sobre normas en materia de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas⁵

Existe un consenso general en el sentido de que el sector del automóvil debe contribuir a la mayor ambición de la UE y, para una serie de delegaciones, la propuesta es clave para la ambición general y para cumplir sus objetivos nacionales más elevados en el Reglamento de reparto del esfuerzo. Los debates se han centrado en los niveles de ambición del objetivo tanto para turismos como para furgonetas, 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. En particular, la principal cuestión planteada ha sido el ritmo de transición a los vehículos de emisión cero, es decir, si la propuesta de la Comisión ha logrado el equilibrio adecuado a este respecto o si la transición podría y debería ser más rápida (2030) o si es prematura y requiere más tiempo. Se han planteado dudas sobre la posibilidad de tener en cuenta 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. Se ha subrayado la necesidad de seguir estudiando la diferencia entre los Estados miembros con respecto a la aceptación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, principalmente por la asequibilidad y la lenta implantación de la infraestructura, y el tiempo necesario para la transición de la fabricación. Además, asuntos como la diferenciación entre turismos y furgonetas, la conveniencia de eliminar la excepción por pequeño volumen y los incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión de aquí a 2030, así como el impacto en el mercado de coches de segunda mano de determinados Estados miembros requerirán más debate.

Las delegaciones han subrayado que es necesario mantener la coherencia con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» y han destacado que los objetivos deben ir a la par de la ambición de la propuesta sobre la infraestructura para los combustibles alternativos.

⁵ 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 CO₂ 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).

v) Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima⁶

Si bien se reconoce en general la necesidad de garantizar una transición ecológica que no deje a nadie atrás, la propuesta ha suscitado reacciones dispares. Han surgido inquietudes y se han pedido aclaraciones sobre distintos aspectos de la propuesta, en concreto: a) ausencia de una evaluación de impacto autónoma y datos conexos; b) base jurídica; c) interacción con las próximas propuestas sobre recursos propios de la Unión y la revisión del marco financiero plurianual; d) cuestiones financieras y presupuestarias (sobre todo el tamaño del Fondo, el origen de la financiación, la metodología de asignación y los criterios elegidos); e) aplicación y gestión; y f) solapamiento con otros fondos.

Para la mayoría de las delegaciones, la propuesta está intrínsecamente relacionada con la inclusión de los sectores de los edificios y el transporte por carretera en el RCDE, mientras que otras apoyan la creación del Fondo independientemente de que se establezca un nuevo RCDE específico para esos sectores.

En consonancia con el mandato del Grupo *ad hoc* «Fondo Social para el Clima»⁷, 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. El objetivo es iniciar el examen de la propuesta artículo por artículo durante la Presidencia francesa.

2) Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Energía)

17. Por lo que se refiere a los dos expedientes que son competencia del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Energía) (Directiva sobre fuentes de energía renovables y Directiva de eficiencia energética), el Grupo «Energía» estudió intensamente las propuestas (y las correspondientes evaluaciones de impacto) entre julio y noviembre en una serie de reuniones, en las que analizó en primer lugar los principios y disposiciones fundamentales y después todos los artículos y anexos. Ambas propuestas tienen una serie de interacciones importantes tanto con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» (en particular la propuesta sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, RefuelEU Aviation y FuelEU Maritime) como con la futura legislación (revisión del tercer paquete energético para el gas y revisión de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios).

⁶ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima (10920/21 + ADD 1).

⁷ 11402/21.

Además de redactar un informe de situación, la Presidencia tiene la intención de elaborar un primer texto revisado sobre ambos expedientes, que podría servir de punto de partida para los futuros trabajos durante la Presidencia francesa.

i) Directiva sobre fuentes de energía renovables⁸

En cuanto a la Directiva sobre fuentes de energía renovables, parece que las delegaciones apoyan el objetivo de la propuesta, así como el nivel general de ambición propuesto. Sin embargo, las delegaciones subrayan la importancia de la flexibilidad para que los Estados miembros apliquen las medidas más rentables, de la coherencia con la legislación vigente y del respeto de los principios de subsidiariedad y neutralidad tecnológica.

A la vista de los debates, es posible que sea necesaria una mayor flexibilidad, sobre todo en lo que respecta a los subobjetivos propuestos para las energías renovables en la calefacción y la refrigeración, los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración, el transporte y la industria, así como los criterios de sostenibilidad para la biomasa.

ii) Directiva de eficiencia energética⁹

En cuanto a la Directiva de eficiencia energética, las delegaciones reconocen que es necesario adoptar más medidas de eficiencia energética, y la importancia del principio de primacía de la eficiencia energética. Sin embargo, en general, piden mayor flexibilidad y que se tengan en cuenta las especificidades nacionales y la rentabilidad al definir sus contribuciones nacionales indicativas y aplicar sus medidas de eficiencia energética.

Los Estados miembros apoyan el objetivo general de aumentar la eficiencia de los edificios en el sector público y de apoyar a los consumidores vulnerables. En este contexto, los Estados miembros subrayaron la carga administrativa adicional impuesta y criticaron los detalles excesivos de las normas de la UE sobre pobreza energética. Las delegaciones piden que se siga trabajando en la definición de un sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración a fin de reflejar mejor sus circunstancias nacionales y ofrecer los incentivos adecuados para la implantación de energías renovables en la calefacción y la refrigeración.

⁸ Propuesta de Directiva por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo (10746/21 + ADD 1-6).

⁹ Propuesta de Directiva relativa a la eficiencia energética (versión refundida) (10745/21 + ADD 1-8).

El nivel de ambición de la Directiva guarda relación con otras disposiciones del paquete de medidas «Objetivo 55», en particular la posible ampliación del RCDE de la UE a los edificios.

3) Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte)

18. En cuanto a los tres expedientes que son competencia del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) (Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, ReFuelEU Aviation y FuelEU Maritime), se han organizado un alto número de reuniones, respectivamente, de los Grupos «Transporte - Cuestiones y Redes Intermodales», «Aviación» y «Transporte marítimo», lo que ha permitido hacer un análisis en profundidad de las tres propuestas y sus evaluaciones de impacto. Además de los intensos trabajos a nivel técnico, el 12 de noviembre de 2021 el Comité de Representantes Permanentes (1.^a parte) mantuvo un cambio de impresiones sobre los tres expedientes de transporte, durante el que las delegaciones destacaron la importancia de las propuestas, así como la necesidad de mantener la coherencia del paquete, ya que los expedientes sobre transporte presentan vínculos claros con otras propuestas.

i) Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos¹⁰

Los debates a nivel de grupo pusieron de manifiesto el acuerdo general de que se necesitará más infraestructura para apoyar una transición más rápida hacia el uso de combustibles alternativos en el transporte. Se ha constatado un acuerdo general sobre los objetivos generales de la propuesta y sobre el enfoque principal de las medidas previstas para alcanzar dichos objetivos, en particular el establecimiento de objetivos vinculantes para la implantación de la infraestructura. En principio, la mayoría de los Estados miembros apoya el establecimiento de objetivos de implantación de la infraestructura obligatorios basados en el parque automovilístico y en la distancia para los vehículos ligeros, y objetivos basados en la distancia y la ubicación para los vehículos pesados.

¹⁰ Propuesta de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (10877/21 + ADD 1-7).

En los textos transaccionales propuestos, la Presidencia intentó abordar las principales cuestiones planteadas por las delegaciones. Además de las numerosas propuestas sobre aspectos técnicos, se propusieron ajustes en relación con algunos de los objetivos de las infraestructuras de recarga y repostaje, en particular las posibles flexibilidades para atender circunstancias particulares de la red RTE-T, que se caracterizan por una densidad de tráfico muy baja. Sin embargo, las partes del texto relacionadas con la ambición general de las infraestructuras de recarga y repostaje en la red RTE-T permanecen entre corchetes. En esta fase, no ha habido una coincidencia sólida de puntos de vista.

ii) Reglamento ReFuel Aviation¹¹

En los debates se ha constatado un apoyo general a la propuesta ReFuel Aviation. Con tres propuestas transaccionales, se ha avanzado en los aspectos técnicos, como la posibilidad de que se adhieran los aeropuertos más pequeños, que no están incluidos en el ámbito de aplicación de la propuesta, y aclaraciones sobre las medidas contra el sobrerrepotaje.

También se ajustó el texto relativo a las disposiciones sobre las obligaciones de notificación y el papel de las autoridades competentes. Por otra parte, se debatió el nivel de ambición y la disponibilidad de combustibles de aviación sostenibles en Europa.

Con la tercera propuesta transaccional, la Presidencia ha abordado la cuestión del nivel de ambición, en particular la definición de combustibles alternativos sostenibles, las ambiciones a escala de la UE en relación con el suministro de estos combustibles y la duración del período transitorio que ofrece flexibilidad a los proveedores de combustible. Las posiciones de los Estados miembros varían enormemente, ya que varios desearían una mayor ambición y posiblemente que se les concediera flexibilidad nacional, mientras que otros desean ampliar el ámbito de aplicación de los combustibles admisibles o reducir el nivel de las obligaciones a escala de la UE.

¹¹ Propuesta de Reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (10884/21 + ADD 1-3).

iii) Reglamento FuelEU Maritime¹²

Los debates han puesto de manifiesto la importancia de la propuesta para los Estados miembros. Sin embargo, también se percibe como extremadamente compleja, tanto desde el punto de vista técnico como político, por lo que los Estados miembros necesitarán más tiempo para estudiarla de forma adecuada.

Las principales cuestiones políticas destacadas durante los debates se refieren a los siguientes aspectos: 1) el ámbito de aplicación, tal como se especifica en el ámbito de aplicación «de fondo» (es decir, aplicación a todos los buques de arqueo bruto superior a 5000 toneladas) y en el ámbito de aplicación «geográfico» (es decir, la aplicación del Reglamento propuesto a los buques en lo que respecta a la mitad de la energía utilizada en viajes con origen o destino en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro, cuando el último o el siguiente puerto de escala esté bajo la jurisdicción de un tercer país); 2) el nivel de ambición de los objetivos de reducción de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero; 3) el ámbito de aplicación de los requisitos de suministro de electricidad en puerto; o tecnologías alternativas de emisión cero para los buques en los puertos; 4) la certificación de los combustibles renovables y los hipocarbónicos; y 5) la gobernanza de la propuesta (en particular los aspectos relacionados con la aplicación y las sanciones). También se han debatido los vínculos con otras propuestas, tanto dentro como fuera del paquete de medidas, en concreto con las propuestas de Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, de Directiva sobre fuentes de energía renovables, de RCDE y sobre seguimiento, notificación y verificación.

La Presidencia está preparando actualmente un texto transaccional que se limitará a los aspectos de redacción.

4) Consejo de Asuntos Económicos y Financieros (Ecofin)

19. Las dos propuestas que son competencia del Consejo de Asuntos Económicos y Financieros (Ecofin), es decir, el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono y la Directiva sobre fiscalidad de la energía, se están estudiando, respectivamente, en un Grupo *ad hoc* dedicado al Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono y el Grupo «Cuestiones Fiscales» (Fiscalidad Indirecta - Impuestos Especiales/Fiscalidad de la Energía). Los detalles sobre la situación de estos expedientes se recogerán en el informe de la Presidencia que se presentará al Consejo Ecofin del 7 de diciembre de 2021.

¹² Propuesta de Reglamento relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (10327/21 + ADD 1-3).

i) Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono¹³

El principal objetivo de la propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono es hacer frente al riesgo de fuga de carbono causado por políticas climáticas asimétricas de países no pertenecientes a la UE (en los que las políticas aplicadas para luchar contra el cambio climático son menos ambiciosas que las de la UE).

El 22 de julio de 2021, el Comité de Representantes Permanentes (2.ª parte) creó el Grupo *ad hoc* «Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono» para llevar a cabo los trabajos preparatorios relacionados con las negociaciones sobre esta propuesta legislativa y abordar eficazmente las cuestiones intersectoriales cubiertas por este expediente. El Grupo *ad hoc* trabaja en el diseño del Mecanismo de conformidad con su mandato¹⁴ y se basa en la experiencia de los delegados de los Estados miembros que trabajan en los ámbitos pertinentes, según proceda.

Durante este mandato de la Presidencia, las reuniones del Grupo *ad hoc* se dedicaron principalmente a hacer una presentación detallada de la propuesta de la Comisión y de la evaluación de impacto que la acompaña y a examinarla artículo por artículo. Se completó la primera lectura de la propuesta y se mantuvieron cambios de impresiones más detallados sobre una serie de aspectos técnicos.

Aunque no se cuestionan los objetivos climáticos de la propuesta, los debates del Grupo *ad hoc* han confirmado que los Estados miembros le conceden una importancia significativa en el contexto del comercio internacional, la competitividad de la industria de la UE y los efectos en la economía, incluido el mercado laboral. Habrá que tener en cuenta una serie de principios rectores que ya han sido refrendados por el Consejo Europeo sobre cómo aplicar el paquete de medidas «Objetivo 55».

¹³ Propuesta de Reglamento por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (10871/21 + ADD 1-6).

¹⁴ 10846/21.

Proseguirán los trabajos sobre la base de la propuesta de la Comisión y, debido a la novedad de la medida propuesta, serán necesarios nuevos debates técnicos en el Grupo *ad hoc*, ya que las delegaciones deben determinar cómo funcionará en la práctica el Mecanismo, en concreto los aspectos relacionados con el diseño general y la administración del nuevo mecanismo.

ii) Directiva sobre fiscalidad de la energía¹⁵

En la reunión informal del Grupo «Cuestiones Fiscales» (Alto Nivel) de julio, dedicada a los retos futuros en el ámbito de la fiscalidad, las delegaciones ya manifestaron sus valoraciones preliminares del papel que desempeña la fiscalidad en la transición ecológica durante la sesión de trabajo sobre los aspectos fiscales del Pacto Verde.

Los debates técnicos sobre la propuesta de Directiva prosiguen en el Grupo «Cuestiones Fiscales» (Fiscalidad Indirecta - Impuestos Especiales/Fiscalidad de la Energía). Al finalizar el mandato de la Presidencia, se habrán celebrado cinco reuniones sobre esta propuesta. Estas reuniones se han dedicado a hacer una presentación detallada de la propuesta de la Comisión y de la evaluación de impacto, y a analizarla artículo por artículo. Se formularon varias preguntas sobre distintos aspectos de la propuesta, como el paso de la imposición basada en el volumen a una imposición basada en el contenido energético, la introducción de una clasificación de tipos impositivos en función del desempeño ambiental, la fiscalidad de los productos nuevos, la indexación, los sectores marítimo y de la aviación, así como los vínculos con otros expedientes del paquete de medidas «Objetivo 55». Se espera que la primera lectura artículo por artículo de la propuesta se complete al final del mandato de la Presidencia.

Proseguirán los trabajos sobre la base de la propuesta de la Comisión y serán necesarios nuevos debates técnicos en el Grupo.

¹⁵ Propuesta de Directiva del Consejo por la que se reestructura el régimen de la Unión de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (refundición) (10872/21 + ADD 1-7).

III. CONCLUSIÓN

Este resumen de los progresos realizados en las propuestas del paquete «Objetivo 55» se mencionará como referencia o se adjuntará a los informes de situación que se publicarán por separado sobre las distintas propuestas para las formaciones responsables del Consejo.

Habida cuenta de los estrechos vínculos entre las propuestas del paquete, la Presidencia considera que este resumen de los progresos realizados en el conjunto de medidas es fundamental para garantizar un enfoque coherente en estas complejas negociaciones. Aunque las negociaciones sobre las propuestas han avanzado a un ritmo diferente, el resumen revela que se han logrado avances satisfactorios a nivel técnico en todos los ámbitos.
